PRINCIPII

DEL

DIRITTO COMMERCIALE

SECONDO LO SPIRITO

DELLE

LEGGI PONTIFICIE

OPERA

DI EMIDIO CESARINI

CURIALE ROTALE

TOMO VII.

Neque leges neque senatusconsulta ita scribi possunt, ut omnes casus qui quandoque inciderint comprehendantur.

Leg. 10. ff. de Legibus.

ROMA 1833.

PRESSO L' AUTORE

Digitized by Google

Digitized by Google

ALL' EMINENTISSIMO E REVERENDISSIMO

PRINCIPE

ANTON DOMENICO GAMBERINI.

CARDINALE

DI SANTA ROMANA CHIESA

DEL TITOLO DI S. PRASSEDE

SEGRETARIO

PER GLI AFFARI DI STATO INTERNI

PREFETTO

DELLA SUPREMA CONSULTA

ecc. ecc. ecc.

L' AUTORE

Le lettere e le scienze non avrebbero fatto il massimo progresso senza la protezione dei principi, che sempre gareggiarono a promuoverle specialmente in Ita-

Digitized by Google

lia. I grandi, nel protegger le lettere e le scienze coll' incoraggiare e coll' erigersi pubblicamente a Mecenati di chi manda in luce i lavori letterari e scientifici, cercano sempre a se stessi una onorevole fama ed una eterna ricordanza. In questa mia opera si verifica però un' oggetto contrario; poichè io sono, che ricevo e non che ad essi reco presso il Pubblico e presso i posteri quella giusta lode, che ogni uomo desidera, e che all' uomo naturalmente porta compiacenza e soddisfazione.

Io non ho bisogno relativamente a V. E. Reverendissima di fare l' elogio che agli amplissimi vostri meriti è dovuto; poichè nel Foro già si conosceva, che voi siete uno dei più profondi giureconsulti di Europa. Anche nella Repubblica Letteraria si era pure estesa la voce del vostro acutissimo ingegno e della vostra vastissima erudizione. Quando poi esaltato foste alla dignità sublime di cardinale, questa vi ha renduto più celebre in ogni angolo della terra e presso ogni ceto di persone, le quali da ogni parte fanno plauso a tutte

quelle vostre virtù, che da scelto intelletto e da ottimo cuore derivano. Ad ognuno in fatti ora si è fatto noto, che voi, Eminenza Reverendissima, appena usciste dalle scuole emulavate i più grandi avvocati; e che perciò fin d' allora dal pontefice Pio VI foste destinato ajutante di studio di monsignor Acciajuoli-Toriglioni uditore della sacra romana Rota. Le decisioni pubblicate innanzi a quel prelato furono estese colla vostra penna; e sono una prova permanente della vostra perizia nel giudicare, e del vostro stile aureo e degno in Curia d' imitazione. È inutile pertanto che io rammenti con quale rinomanza foste assessore civile in Forlì; ma non posso non ricordare almeno, che Pio VII di gloriosa memoria era stato vescovo in Imola vostra patria; e che perciò conosceva anche personalmente le virtù vostre splendidissime. Egli fu appunto, che vi chiamò a Roma, che vi volle suo prelato domestico, e che, passati alcuni mesi, vi elesse per uditore di quel medesimo sacro tribunale, presso cui in gio-

vane età foste ajutante di studio. Quell' immortale pontefice vi volle, dopo poco tempo, dalla sacra romana Rota avvicinare più presto alla dignità cardinalizia, e poco prima di sua morte vi fece segretario della sacra congregazione del Concilio. In questa carica si pongono sempre i prelati più dotti; e voi, Eminentissimo e Reverendissimo Principe, così in essa vi distingueste, che dal pontefice Leone XII foste preconizzato vescovo di Orvieto ed annoverato con universale letizia nel sacro Collegio.

Al sommo Gerarca attualmente regnante, nelle tempeste dal dominio papale sofferte, il bisogno ora è sopragiunto di avere un duplice cooperatore per saper rimpalmare a tempo la nave dello Stato ecclesiastico e per saperla riporre felicemente alla vela. Quindi è, che in questo punto più critico delle sue cure il Santo Padre ha fatto spiccare in un modo eminente la sua scelta, e si è rivolto sopra la vostra persona. Vi ha egli finalmente chiamato ed indotto a venire presso lui per diriggere (permettetemi, Eminenza Reverendissi-

MA, le frasi marinaresche, avendone io piene adesso le orecchie per la estensione anche del presente tomo) lo Stato pontificio, onde, a guisa di un bastimento, cammini questo in prospero corso e senz' altro timore di scogli e di nuove burasche.

Io desiderava di esternarvi, EMINENTISSIMO e REVERENDISSIMO PRINCIPE, in pubblico ed in perpetuo la mia gratitudine per tanti atti di vostra sincera protezione, eseguiti sempre con affettuosa clemenza e con istraordinaria premura. Colgo pertanto questo incontro, e vi offro dedico e consacro questo volume, che a voi grandemente si addice, come degno di essere, quanto chiunque altri, un Mecenate delle pubbliche opere in ogni ramo di letteratura, e specialmente di quelle, che si occupano intorno alle leggi.

Nel dedicarvi dunque e consecrarvi questa mia produzione, a me non vien meno il coraggio per continuare il lavoro; ed anzi sempre più splendore, anche per voi, il mio lavoro riceve. Inoltre soddisfo

al vivo mio desiderio, ch' è quello precisamente di palesarvi col fatto e con pubblica ed eterna testimonianza, che realmente e sommamente vi amo e vi venero. Voi degnatevi, EMINENZA REVERENDISSIMA, di aggradire questa qualunque mia offerta, di ammettermi al bacio della sacra porpora, e di continuarmi la vostra protezione.

Digitized by Google

CAPO OTTAVO.

DEL NOLEGGIO O LOCAZIONE DE' BASTIMENTI.

1 La locazione e conduzione è un contratto, col quale uno dà e l'altro riceve il frutto o l'uso di una sua proprietà o della sua opera sino ad un dato tempo e per un determinato prezzo. Il contratto di noleggio è quello stesso di locazione e conduzione, colla sola diversità che il noleggio esprime propriamente in ispecie la locazione e conduzione che si fa di un bastimento. In Francia questo contratto si chiama *charte-partie* da carta-partita, secondo l'antica costumanza di tagliare la carta di questo stesso contratto, per poi poterne tra le parti verificare la identità collo riunirla. Nell'Oceano si chiama il contratto di noleggio anche *affretement* e *fret* dallo stretto di mare, che i latini esprimono col vocabolo *fretum*. Quegli che dà il bastimento è il locatore o *freteur*, e quegli che lo riceve è il conduttore o *affreteur* dei francesi.

2 Il nolo esprime il complesso della spesa di un carico pel trasporto da un luogo all'altro. Quindi tutte le spese necessarie riguardan-

ti la sicurezza il libero corso i dazi e le visite del bastimento si suppongono comprese nel nolo. Questa mia opinione alle risoluzioni è anche conforme del Magistrato di Livorno emesse nel 11. Gennajo 1822. e nel 23. Giugno 1826.

3 Il noleggio può esser generale o particolare. Il noleggio generale si chiama noleggio in totalità; perchè con esso l'uso dell'intiero bastimento rimane affittato. Il noleggio particolare si divide in più specie; e sono a tonnellata, a quintale, a massa o cottimo, ed a colletta.

4 Il noleggio *a massa* viene spiegato dal vocabolo stesso *di massa*. Ha luogo dunque questa specie di noleggio col mostrare *in massa* le mercanzie che cadono in contratto, senza badare alla misura ed al peso. Questa specie di contratto è spesso dagl' idioti ben conosciuto sotto nome di contratto a *patto stucco*. La legge civile non lo proibisce, e la legge commerciale positivamente con giustizia lo ammette; poichè spesso avviene l'incontro di qualche difficoltà per effettuare il peso e la misura delle mercanzie. Questa difficoltà può nascere dalla quantità delle stesse mercanzie ed anche dalla loro

qualità ; poichè alcune più si muovono, e più pel movimento loro possono ancora soffrire. In ogni modo giova per celerità delle negoziazioni, che moltiplicano sempre il bene col contratto a massa. Si agevolano in fatti meglio col contratto a massa le conclusioni delle parti, quando anche non si potessero fra loro le stesse parti avvicinare per pretensioni di poco o molto prezzo in ragione di misura o di peso.

5 Il noleggio a colletta è quello, con cui si stabilisce il trasporto delle mercanzie nel solo caso di completare il carico. Il carico è completo secondo la portata, e non già secondo la capacità del bastimento. La qualità inoltre delle merci caricate o da caricarsi, la varietà o lunghezza del viaggio, i pericoli del mare, quelli delle stagioni, la occasione di guerra, il timor dei pirati, e moltissimi altri motivi possono indurre tanto un armatore quanto un negoziante come anche un capitano a non ricevere o respettivamente consegnare il carico fino alla intiera portata del bastimeato. Quindi è che completo è il carico del bastimento, quando questo carico sia giunto a tre quarti della portata.

6 Per non aver rinvenuto sul principio di

questo libro alcuna esatta nozione della tonnellata negli autori di commerciale diritto; noi, per darne una più precisa notizia, ci eravamo rivolti ad un impiegato inveterato nel romano ed abolito in oggi tribunale di Ripa-grande; ma questi, qui creduto e sedicente perito in ogni affare di commercio, trascinò incautamente ed in buona fede anche noi ad un errore di fatto che forse potrebbe suscitar questioni, se da noi stessi non venisse corretto (1). La tonnellata si stabilisce alle volte pel peso; ma lo spazio viene calcolato più spesso. La tonnellata, secondo tutti gli autori, equivale a quarantadue piedi cubici: e questi equivalgono, secondo pure la testistimonienza del Delvincourt, celebre giureconsulto e specialmente nella scienza commerciale assai dotto, a libre duemila e non a tremila e duecento, come cinque rubbia romane realmente formano, e come si era da noi detto sulla fede dell' impiegato imperito anche nelle cognizioni derivanti da una pratica puramente materiale.

7 Il quintale è una misura che corrisponde a cento libre di peso. Intanto si usano i termini di

(1) Si osservi nel presente libro il §. 34. del cap. 1.

tonnellata e di quintale non già per indicare il peso convenuto nel noleggio ; ma bensì una misura conosciuta nei contratti marittimi , senza badare alla corrispondenza della stessa misura. Questa corrispondenza di misura di tonnellata e di quintale si è da noi accennata soltanto per dare un'idea delle denominazioni di tonnellata e di quintale e della loro grandezza nella sola estenzione. Non si poteva, e non si può determinare però di quanto peso capaci sieno queste due misure ; poichè anche la coppa , con cui vengono misurate ottanta libre di grano, contiene più o meno peso secondo la diversa specie di merci che ci è collocata .

8. Col mezzo della tonnellata e del quintale spesso dunque nel contratto di noleggio si determina una sola parte di bastimento per la ragione del caricatore di non entrare in questione col locatore sul peso delle merci sul migliore collocamento di esse e sulla separazione dalle altre .

9. Quando il bastimento è noleggiato in totalità , il noleggiatore nomina il capitano , ed il noleggiante resta sciolto da ogni garanzia pei fatti del capitano, che da sè stesso il noleggiatore si è scelto . Il capitano sebbene sia stato

nominato dal noleggiatore, nell'esercizio del suo officio assume in se solo le obbligazioni che nel corso del viaggio sarebbero state garantite dal noleggiante verso il noleggiatore.

10. Il proprietario nel noleggio alcuna obbligazione pel trasporto non assume, quando il bastimento sia in totalità noleggiato. Le obbligazioni del trasporto si devono dal capitano adempiere verso il noleggiatore. Noi per esprimere ad un tempo i doveri del noleggiante, quando il noleggio sia parziale, e quelli del capitano quando in totalità sia stato fatto il contratto, comprenderemo tanto il noleggiante quanto il capitano sotto il solo nome di locatore o di noleggiante.

11. Il noleggiante assume in se la obbligazione d'impedire i danni sul trasporte a cagione del suo bastimento (2).

---

(2) „ Qui sunt igitur qui teneantur, videndum „ est: Ait praetor nautae. Naturam accipere debemus, „ qui navem exercet: quamvis nautae appellentur „ omnes qui navis navigandae causa in nave sint. Sed „ de exercitore solummodo praetor sentit; nec enim „ debet, inquit Pomponius, per remigem, aut meso- „ nautam obligari; sed per se, vel per navis magi- „ strum. Quamquam, si ipse alicui e nautis committi

12. Garantisce il noleggiante le operazioni delle persone di equipaggio, che sono sue ausiliarie (3).

13. Degli obblighi del capitano e delle per-

„ jussit, sine dubio debeat obligari. Et sunt quidam „ in navibus, qui custodiae gratiae navibus praeponuntur, id est, navium custodes et diretarii. Si „ quis igitur ex his receperit, puto in exercitorem „ dandam actionem. Quia is, qui eos hujusmodi officio „ praeponit, committi eis permitti „. Leg. 1. §. 2. et 3. ff. naut. caup. -. Idem ait: etiamsi nondum sint „ res in navim receptae, sed in littore perierint, „ quas semel recepit, periculum ad eum pertinere „. Leg. 3. ff. naut. caup.

(3) „ Si cum quolibet nautarum sit contractum, „ non datur actio in exercitorem; quamquam ex delicto cujusvis eorum qui navis navigandae causa in „ nave sint detur actio in exercitorem. Alia enim est „ contrahendi causa, alia delinquendi. Si quidem, qui „ magistrum praeposuit, contrahi cum eo permittit; qui „ nautes adhibet; non contrahit cum eis permittit. Sed „ culpa et dolo carere eos curare debet „. Leg. 1. §. 2. ff. de exer. act. -. Debet exercitor omnium nautarum „ suorum, sive liberi, sive servi, factum praestare. Nec „ immerito factum eorum praestat, quam si in ipsa „ nave damnum datum sit. Caeterum si extra navem „ licet a nautis non praestabit „. Leg. ult. ff. naut. caup.

sone di equipaggio ne abbiamo a suo luogo forse bastantemente parlato (4).

14. Ogni patto nella *locazione di un bastimento*, chiamata *noleggio*, esprimer si deve in iscritto. Essa enuncia il nome e la portata del bastimento, i nomi del noleggiatore e del noleggiante, il luogo ed il tempo convenuti pel carico e scarico, il prezzo della locazione o il nolo, se il noleggio è totale o parziale, e la indennità convenuta pei casi di ritardo (5).

15. La legislazione commerciale, quando prescrive che un contratto si debba fare in iscritto, intende che non si possa provarne la esistenza colla prova testimoniale. In ciò alcuni dottori diversamente la pensano *ex aequo et bono*; ma noi coi medesimi non conveniamo, ed

(4) Si osservino nel presente libro i capi 4. e 5.

(5) „ Qualunque convenzione per la locazione di „ un bastimento, chiamato contratto di noleggio, „ debb'essere espressa in iscritto. Essa enuncia il no- „ me e la portata del bastimento il nome del capitano „ i nomi del noleggiatore e del noleggiante il luogo ed „ il tempo convenuti pel carico o scarico il prezzo „ della locazione o il nolo se il noleggio è totale o „ parziale e l'indennità convenuta pei casi di ritar- „ do „. Regolam. provv. di Comm. art. 267.

alla legge apertamente qui non vogliamo contradire per non sembrarci ingiusta. Abbiamo in fatti anche altrove veduto, che nei contratti marittimi la prova testimoniale giustamente poco si valuta (6). Se però la esistenza del contratto venisse ammessa da chi l'impugna o con una dichiarazione o coll' affermativa del giuramento decisivo, il contratto non si può avere per nullo a causa soltanto di non esser fatto in iscritto.

16. Siccome però nel piccolo cabotaggio è piccolo anche il contratto; così allora per contratto scritto si ha pure la fattura delle merci caricate o la polizza di quel carico che per conto di un terzo si fosse intrapreso. Colla fattura delle merci caricate o colla polizza del carico il contratto non si considera scritto quando cada sopra un oggetto di qualche valore. Qualunque poi sia il viaggio, il contratto si può stipolare con scrittura privata, che a pubblico istromento equivale quando, (come in questo caso), la legge non prescrive di farlo colle solennità notarili, come appunto nelle donazioni ed in altri casi comanda.

17. Siccome nelle locazioni di un fondo non

(6) Si osservi il §. 53. del cap. 1. del presente lib. 2.

si può sostituirne un altro di eguale capacità o frutto; così nel noleggio il bastimento noleggiato non soffre di un altro la sostituzione.

18. Noi crediamo che quando la locazione del bastimento non sia stipolata a forma della legge, in forza di tale contratto aver non si possa alcun diritto od azione.

19. Non è però nullo il contratto di noleggio di un bastimento, se nello stesso contratto non è fissato il tempo del carico e dello scarico; poichè questo, quando mancano le convenzioni delle parti, viene regolato secondo l'uso dei luoghi (7).

20. Il noleggio è la locazione di un bastimento. Anche il noleggio pertanto, come ogni altra locazione, trasferisce il dominio di usare della cosa locata per un determinato tempo e prezzo. In vece della determinazione del tempo, nel noleggio si determina il viaggio; mentre il tempo dal viaggio viene determinato. Quindi, sebbene fosse stabilito il prezzo per un mese, il

---

(7) „ Se il tempo del carico e scarico del bastimento non è fissato da convenzioni delle parti, esso „ vien regolato secondo l'uso dei luoghi „. Regolam. provv. del Comm. art. 268.

noleggio non sarebbe terminato, se in un mese non fosse ancora finito il viaggio. Il noleggio a mese differisce dal noleggio a viaggio; poichè la eventualità dello ritardo cade sempre sopra il noleggiatore, che il nolo misura del viaggio coi mesi di sua durata (8).

21. La indennità dello ritardo si chiama *stallia* da *stando*. La stallia si divide in *regolare* od *ordinaria*, ed in *irregolare* o *straordinaria*. La stallia regolare od ordinaria è quella che si contempla e si paga per patto o per uso. La stallia irregolare o straordinaria è quella che in vista d' impreveduti accidenti è protetta dalla legge o dall'amichevole retribuzione, e non già per patto o per uso si contempla e si paga. La indennità di ritardo puramente volontario e maggiore dell'uso e del vero bisogno si chiama *soprastallia*. Siccome inoltre al nolo si unisce nel noleggio anche la stallia e soprastallia; così credo io che il pagamento pure della stallia e soprastallia si debba unire al pagamento del nolo: e tanto più che non si può dire adempiuto il trasporto delle merci senza essersi effettuato lo scaricamento. Il no-

(8) Si osservi nel presente libro il §. 18. del cap. 5.

lo dunque pare che anticipar non si debba dentro giorni otto dallo approdamento, quando col pagamento della stallia tanto il caricatore quanto il capitano è in facoltà di aspettare il tempo di quindici giorni per ricevere o consegnare tutte le merci. Se poi lo scaricamento è avvenuto senza i quindici giorni, non si può avere il diritto di procrastinare il pagamento del nolo e della stallia o soprastallia; perchè manca la causa del procrastinamento, la quale basata è soltanto nella permanenza del carico.

22. La stallia è prescritta pel carico e scarico secondo gli usi dei diversi luoghi, da dove si forma il noleggio; ma ormai è generale l'uso di quindici giorni *continui*, senza badare quanti giorni utili ci restano compresi. Quest'uso quasi generale di quindici giorni *continui* meritarebbe a mio avviso di esser sanzionato anche dalla espressa legge a più sicuro sbandimento del giudiziale arbitrio.

23. Nelle questioni ancor di stallia bisogna distinguere il tempo, secondo lo stile del Foro, in giorni correnti o continui ed in giorni utili. I giorni correnti o continui corrono senza sospensione. I giorni utili corrono colla sottrazione delle feste o vacanze avvenute per disposizione di natura o di legge.

24. Ad oggetto di evitar le questioni, converrebbe stabilir da per tutto la massima sul tempo delle stallie; poichè nascer può appunto questione sul corso di detto tempo per la qualità dei giorni. La massima dunque, fissata in fatti dal Consolato di Nizza in riconoscere i giorni delle stallie per correnti e continui noi auguriamo al commercio di universalmente ampliare.

25. Se il bastimento è noleggiato a mese, e se non vi è convenzione in contrario; il nolo decorre dal giorno, in cui il bastimento ha fatto vela, ed anche il medesimo giorno comprende; poichè il noleggiatore prende a nolo il bastimento ad oggetto soltanto di fare con esso il viaggio (9). Quindi è che se prima della partenza del bastimento vi è interdizione di commercio col paese, per cui è destinato, sono sciolte le convenzioni senza risarcimento di danni e d' interessi da una parte e dall' altra. Il

---

(9) „ Se il bastimento è noleggiato a mese, e „ se non vi è convenzione in contrario, il nolo de- „ corre dal giorno, in cui il bastimento ha fatto vela „. Regolam. provv. del Comm. art. 269.

caricatore è obbligato alle spese del carico e scarico delle sue mercanzie (10).

26. Se poi una forza maggiore soltanto temporariamente il viaggio del bastimento impedisca; le convenzioni sussistono, e non vi è luogo a danni ed interessi per cagione di ritardo. Esse ugualmente sussistono, e non vi è luogo ad aumento di nolo; se la forza maggiore sopraviene durante il viaggio (11).

27. Se il caricatore, quando rimane sospeso il viaggio, crede di avere una maggiore sicurezza per le sue merci fuori del bastimento, a lui non si può impedire di scaricarle a sue

---

(10) „ Se prima della partenza del bastimento vi „ è interdizione di commercio col paese, per cui è „ destinato, le convenzioni sono sciolte, senza rifu- „ sione di danni ed interessi da una parte dall'altra. Il „ caricatore è obbligato alle spese del carico e scarico „ delle sue mercanzie „. Cit. Regolam. art. 270.

(11) „ Se vi è una forza maggiore, la quale „ impedisce soltanto temporariamente l' uscita del „ bastimento, le convenzioni sussistono, e non vi è „ luogo a danni ed interessi per cagione di ritardo. „ Esse sussistono egualmente, e non vi è luogo ad „ aumento di nolo, se la forza maggiore sopravviene „ durante il viaggio „. Cit. Regolam. art. 271.

spese; ma egli con questo pretesto non può defraudare il capitano. Quindi è che il medesimo caricatore ha l'obbligo di ricaricare le stesse merci o di pagare il capitano nella stessa somma che si era pel carico delle merci fissata (12).

28. Rimane sciolto il noleggio nè il noleggiatore all'obbligo è sottoposto di nuovamente caricare, quando il guasto delle merci non si sia potuto dalla diligenza del noleggiatore allontare e quando le medesime merci nel luogo del carico a prezzo ordinario più acquistare e rinvenir non si possano. Quando il locatore contro il caricatore agisce per far riportare le merci scaricate, il caricatore l' azione del locatore distrugge con tre prove, vale a dire: del guasto, della sua diligenza usata per impedir questo guasto, e della mancanza della stessa specie di mercazia nello stesso luogo a prezzo ordinario.

29. Nel caso di blocco nel porto, pel quale

---

(12) „ Il caricatore può durante l'impedimento al „ corso del bastimento, fare scaricare le sue mercan- „ zie a proprie spese, a condizione di ricaricarle, o „ d'indennizzare il capitano „. Cit. Regol. art. 272.

il bastimento è diretto e viaggia, il capitano ha la obbligazione, se non ha degli ordini contrari o dal Governo in cui si trova o dai caricatori, di condursi col bastimento in uno dei porti vicini della medesima potenza, dove gli sarà possibile di approdare (13).

30. Il bastimento gli attrezzi gli arredi il nolo e le mercanzie caricate sono in fine oggetti respettivamente obbligati per la esecuzione delle convenzioni delle parti (14).

31. Quando il noleggio a colletta si sia stabilito o a quintale o a tonnellata o a massa, il caricatore ha la facoltà di ritirare le sue mercanzie nello stesso modo, che l' armatore ha la facoltà di non trasportarle. La facoltà del caricatore è fondata sulla reciprocanza della facol-

(13) „ Nel caso di blocco del porto, pel quale il „ bastimento è destinato, il capitano è obbligato, se „ non ha degli ordini in contrario, di rendersi in uno „ dei porti vicini della medesima potenza, ove gli „ sarà permesso di approdare „. Cit. Regol. art. 273.

(14) „ Il bastimento gli attrezzi ed arredi il „ nolo e le mercanzie caricate sono rispettivamente „ obbligati per l' esecuzione delle convenzioni delle „ parti „. Cit. Regolam. art. 274.

tà dell' armatore. Per tale reciprocanza la facoltà del caricatore non ha luogo, quando non a colletta ed in totalità od in altro modo sia fatto il noleggio.

32. Il caricatore non ha da giustificare il motivo, che l' induce a ritirare le sue merci. La sua volontà può derivare da una migliore speculazione, che non è obbligato a manifestare. Quando anche la sua volontà fosse capricciosa, sarebbe bastantemente punita col pagamento della metà del nolo al capitano e con quello delle spese e danni di scarico e ricarico. È sufficiente anche la indennità che la legge ha fissato al capitano; poichè il noleggio non è che a colletta. Il capitano perde in questo caso per metà il lucro, che a sola completazione del carico acquistava; mentre al contrario il caricatore al profitto del trasporto rinunzia, e perde anche ciò che dal capitano non si guadagna. Inoltre nel noleggio a colletta è facilissima cosa di trovare sempre pronto il carico; e perciò il capitano nella perdita della metà del nolo può pure accrescere il suo profitto. Il capitano, che trova una nuova completazione di carico, non perde la metà del nolo dovuto da chi ha ritirato le merci; mentre l'ag.

giunta di questa metà di nolo compensa il pericolo, a cui egli fu esposto di perder l'altra metà senz'aver rinvenuto il nuovo completamento del carico. Il caricatore dunque, che al pagamento della metà di nolo dalla legge si condanna per lo inadempimento del suo contratto, non ha più che fare col capitano nè con quei nuovi di lui contratti, che lo fanno giungere alla riparazione della sua perdita. La legge ha stabilito questa massima generale sulla quantità dello rimborso; perchè in ogni caso di rescissione non ci può essere diversità di circostanza che nella diversità del nolo. Questa diversità di nolo dalla legge si è contemplata nella diversa indennizzazione che sulla diversità del nolo viene misurata.

33. Il noleggiatore nella rescissione deve inoltre pagare anche le spese che sono necessarie pel carico e scarico delle sue mercanzie. Deve finalmente pagare i danni di ritardo che la sua rescissione produce.

CAPO NONO

DELLE POLIZZE DI CARICO MARITTIMO.

1 Dopo il noleggio, che si premette al carico, noi ora osserviamo la polizza di carico. Questa è la ricevuta del carico. Noi abbiamo già parlato delle polizze di carico nel primo libro di questo nostro lavoro, quando trattammo delle condotte per terra e per acqua. Or dunque, che nel presente libro, dopo di avere osservato il noleggio, siamo chiamati a parlare delle polizze di carico marittimo, non ripeteremo su queste i principii del diritto che sul carico del viaggio per terra da noi si sono esaminati (1); ma esporremo le condizioni che sulle polizze di carico nei viaggi marittimi vengono aggiunte dalle leggi. La formazione delle polizze di carico marittimo è simile a quella del carico di condotta per terra. In fatti anche nella polizza di carico per viaggio marittimo si dev' esprimere la natura la specie la qualità e quantità degli oggetti da trasportarsi. Deve an-

(1) Si osservi il cap. 15. del lib. I.

che questa polizza contenere il nome del caricatore, il nome e l'indirizzo di quegli, a cui è diretta la spedizione, il nome ed il domicilio del capitano, il nome e la portata del bastimento, il luogo della partenza e quello della destinazione, ed il prezzo del noleggio. Deve inoltre presentare in margine le marche ed i numeri degli oggetti da trasportare. La polizza di carico marittimo può finalmente essere a ordine, al portatore, od a persona nominata (2).

2. Le originali polizze dei trasporti per mare necessariamente si devono moltiplicare; giacchè in lontanánza l'autenticità non se ne po-

(2) „ La polizza di carico debb' esprimere la „ natura e la quantità, come anche la specie e qualità „ degli oggetti da trasportarsi. Essa contiene il nome „ del caricatore, il nome e l'indirizzo di quello a „ cui è fatta la spedizione, il nome e il domicilio „ del capitano, il nome e la portata del bastimento, „ il luogo della partenza e quello della destinazione. „ Enuncia il prezzo del noleggio. Presenta in margine „ le marche e i numeri degli oggetti da trasportare. „ La polizza di carico può essere a ordine, al por- „ tatore, o a persona nominata „. Regol. provv. di Comm. art. 275.

trebbe con altro modo sollecitamente conoscere. Siccome tutti gl'interessati devono aver la polizza orignale del carico; così colla esibizione o negazione del confronto si procede legittimamente alla esecuzione dei contratti. Quegli che in fatti nega il confronto può sostenere che negli altri una falsità si verifichi; poichè abbiamo più volte ripetuto, che la falsità si deve luminosamente dimostrare. Colla esibizione degli originali si procede al confronto, e con esso la falsità chiaramente si prova. Questi moltiplicati originali ogni falsità naturalmente prevengono. Quindi giustamente il diritto commerciale comanda, che qualunque polizza di marittimo carico sia fatta in quattro originali almeno: ed un originale ritener si deve dal caricatore, uno da chi le mercanzie ha da ricevere, uno dal capitano, ed uno dall' armatore del bastimento. Perchè poi sia fatta la polizza in forma e senza potersi ad eccezione sottoporre, conviene che gli originali sieno firmati dal caricatore e dal capitano entro ventiquattr' ore dopo fatto il carico. L' armatore od esercitore deve aver la polizza pei suoi emolumenti sulla proprietà del suo bastimento ed anche per conoscere l'uso che in viaggio si fa del suo stesso bastimento. Egli però

non deve firmare alcuna polizza; perchè non riceve il carico, e non lo garantisce. Neppure deve firmare la polizza quegli, a cui è indirizzato il carico; poichè in lontananza e sulle semplici relazioni non può di fatto proprio approvare all' oscuro il contratto. Chi riceve le merci deve avere la polizza; perchè egli deve conoscere, se alla medesima si è corrisposto, e deve anche ordinariamente pagarla. La materia del contratto è la consegna delle merci, e cade soltanto tra il capitano ed il caricatore. Il capitano dunque ed il caricatore solamente devono formare le polizze originali. È inoltre obbligato il caricatore di somministrare al capitano entro le stesse ventiquattr'ore le ricevute delle mercanzie caricate (3).

---

(3) „ Qualunque polizza di carico è fatta in „ quattro originali almeno: uno pel caricatore; uno „ per quello a cui le mercanzie sono indirizzate; „ uno pel capitano; uno per l' armatore del bastimento. I quattro originali sono firmati dal caricatore „ e dal capitano entro ventiquattr'ore dopo fatto il „ carico. Il caricatore è obbligato di somministrare al „ capitano nello stesso spazio di tempo le ricevute „ delle mercanzie caricate „. Cit. Regol. art. 276.

3 Quando le polizze sieno fatte nella lodevole forma da noi osservata, devono indispensabilmente fare, ed assolutamente fanno una piena fede (4).

4 La polizza di carico fa spesso fede anche quando negli originali una qualche diversità esista. In questo caso però bisogna che la polizza del capitano sia riempiuta dalla mano del caricatore, o quella del caricatore dalla mano del capitano; poichè allora il caricatore od il capitano non potrà impugnare il proprio suo fatto (5).

5 Chi poi per se stesso o per altrui commissione riceve l'indirizzo del carico, non si può rifiutare alla richiesta del capitano, che per suo

---

(4) „ La polizza di carico espressa nella forma „ prescritta di sopra fa fede fra tutte le parti interessate nel carico, come pure fra esse e gli assicuratori „. Cit. Regol. art. 277.

(5) „ In caso di diversità fra le polizze di un „ medesimo carico, quella che sarà presso del capitano farà fede, se è riempita di mano del caricatore o di quella del suo commissionato; e quella „ che è presentata dal caricatore, o da quello a cui è „ fatto l'indirizzo, farà fede se è riempita di mano „ del capitano „. Cit. Regol. art. 278.

discarico voglia una dichiarazione o ricevuta della consegna. Se chi riceve il carico ricusa di fare questa ricevuta, il capitano può costringerlo anche subito a farla ed a liberarlo da qualunque molestia che soffrisse per mancanza di questa ricevuta. La natura della consegna essenzialmente domanda la ricevuta. Chi tale consegna riceve, neppure deve attendere di esserne richiesto. Quindi è che quando il capitano fosse costretto a farne istanza: sebbene dentro il termine giudizialmente prefisso la ricevuta si faccia; pure sempre ha luogo la condanna delle spese danni ed interessi estensivamente a quelli dallo ritardo prodotti (6).

---

(6) „ Qualsisia commissionato o persona, a cui „ è fatto l'indirizzo, che avrà ricevuto le mercanzie „ mentovate nelle polizze di carico o nei contratti di „ noleggio, sarà in obbligo di darne ricevuta al ca- „ pitano che glie la dimanderà, e ciò sotto pena di „ tutte le spese danni ed interessi, compresi quelli „ del ritardo „. Cit. Regol. art. 279.

CAPO DECIMO

DEL NOLO.

1 Il noleggio ed il nolo sono due vocaboli, che spesso si confondono, e che però esprimono un distinto significato. Il noleggio è un contratto, e ne abbiamo discorso nel capo VIII. del presente libro. Il nolo poi è la corrisposta che il conduttore al locatore paga in esecuzione del noleggio. Questa corrisposta o nolo non è regolata dalla legge in una quantità per tutti determinata; perchè le parti, secondo le diverse circostanze, ne devono conoscere e stabilire sui limiti di giustizia la propria convenienza.

2 Il nolo è provato dal noleggio, ed, in deficienza di questo contratto, anche dalla polizza di carico. Il nolo dunque può aver luogo per la totalità o per una parte del bastimento, per un intiero viaggio o per un tempo limitato, a tonnellata, a quintale, in massa, in colletta, e con indicazione della portata del bastimento medesimo (1).

(1) „ Il prezzo della locazione di una nave, o

3 Se il bastimento è noleggiato in totalità, ed il noleggiatore non dà tutto il carico al capitano, questi non può prendere altre mercanzie suscettibili ad esser trasportate per mancanza di carico. Il noleggiatore divenuto padrone del bastimento per la totalità del trasporto deve darne il consenso.

4 Quando il noleggio è fatto in totalità, il noleggiatore è proprietario anche della parte vacua del bastimento. È perciò che il contratto fatto in totalità il diritto concede a chi ne paga il nolo di avere per se il profitto di ogni altro carico, e sebbene quest' altro carico all' istesso capitano fosse spettante. Il carico nella parte vacua non si può giammai fare senza il consenso di chi ne paga il nolo. Questo consenso è presunto quando, in assenza del no-

---

„ altro bastimento di mare è chiamato nolo. Vien „ regolato dalle convenzioni delle parti. È comprovato dal contratto di noleggio e dalla polizza di „ carico. Ha luogo per la totalità o per parte del bastimento, per un viaggio intero o per un tempo „ limitato, a tonnellata, a quintale, in massa, in „ colletta con indicazione della portata del bastimento „ medesimo „. Regol. provv. di Comm. art. 280.

leggiatore, il capitano gli fa un beneficio e carica ed agisce in di lui rappresentanza. Quando al noleggiatore del bastimento in totalità mancasse l'intiero carico, egli dunque può pel suo carico aggiungere le altrui merci, e prenderne per se stesso il profitto. Quando in totalità sia fatto il il noleggio, neppure al noleggiatore impedir si può di caricare tutte le merci, di cui è capace il bastimento. (2)

5. La mancanza del carico non libera certamente il noleggiatore dal pagare il nolo che nel noleggio si è convenuto; e neppure può diminuire al capitano il pagamento che per l' intiero carico gli è dovuto; ma se il bastimento venisse caricato con una quantità di merci maggiore di quella nel noleggio contemplata, il noleggiatore deve accrescere il nolo delle merci aumentate in proporzione del nolo stabilito per le merci già convenute.

---

(2) „ Se il bastimento è noleggiato in totalità, ed „ il noleggiatore non gli dà tutto il suo carico, il capi- „ tano non può prendere altre mercanzie, senza il „ consenso del noleggiatore. Il noleggiatore profitta „ del nolo delle mercanzie, che completano il carico „ del bastimento da lui noleggiato per intero „. Cit. Regol. art. 281.

6. Quando il noleggiatore non caricasse cosa alcuna : e rompesse il viaggio prima della partenza ; il capitano non dev' esser pregiudicato del profitto, che il viaggio gli avrebbe prodotto. Siccome nella non fatta partenza non variano i danni, e si verifica sempre una stessa circostanza; così la legge ha generalmente stabilito, che il capitano possa profittare nel suo ufficio del tempo, da spenderci nel trasporto del noleggiatore, e che debba inoltre avere per indennità la metà della somma convenuta per la totalità nel contratto di noleggio. (3)

7 La portata del bastimento non è stabilita

---

(3) „ Il noleggiatore, che non ha caricato la „ quantità delle mercanzie portata dal contratto di „ noleggio, è tenuto di pagare il nolo in intiero e pel „ carico completo a cui si è impegnato. Se esso ne „ carica di più, paga il nolo dell'eccedente sul prezzo „ regolato dal contratto di noleggio. Se esso però „ senz'aver caricato cos'alcuna rompe il viaggio prima „ della partenza, pagherà per indennità al capitano la „ metà del prezzo convenuto nel contratto di noleggio „ per la totalità del carico, che dovea fare. Se il ba- „ stimento, ricevuta una parte del suo carico, parte „ senza averne ricevuta la totalità, sarà dovuto al „ capitano il nolo intiero „. Cit. Regol. art. 282.

dall'asserzione del locatore. Il capitano al noleggiatore dichiara questa portata di bastimento. Se però la capacità dichiarata è maggiore della capacità effettiva, il noleggiatore non ha diritto di procedere contro la espressione del locatore. Ha egli bensì il diritto di procedere contro il capitano per la rivalsa dei danni dalla sua dichiarazione prodotti. Se in tale dichiarazione venisse conosciuto il dolo, il noleggiatore avrebbe contro il capitano anche l'azione criminale. La portata del bastimento si deve indicare nel contratto di noleggio, ed anche quando non fosse concluso in colletta. Tanto il dolo quanto la negligenza, che in una falsa od erronea dichiarazione si manifesta, uno stesso effetto producono rapporto ai danni. Quindi, salva l'azione criminale per la falsità, la legge commerciale sulla rifazione dei sudetti danni non distingue il dolo dalla semplice colpa di negligenza (4). Dalla legge la rifazione si vuo-

---

(4) „ Il capitano, che ha dichiarato il bastimento di una portata maggiore della vera, sarà obbligato a danni ed interessi verso il noleggiatore „. Cit. Regol. art. 283.

le del danno anche per inesatta dichiarazione di portata, quando questa un qualche danno effettivamente produca.

8 Alcuni dottori fanno questione sul modo dello risarcimento di questi danni, e si appoggiano sopra la espressione della legge rodia. La legge rodia nello Stato romano è tuttora in vigore, come in vigore sono tutte le altre leggi dei Testi Giustinianei, dove non esista una legge delle medesime correggitrice. Per la rifazione dei danni noi ai medesimi Testi Giustinianei dobbiamo fare ricorso, e nei medesimi Testi esiste la legge rodia, dalla quale si pretende stabilito che i danni da rifarsi per erronea o falsa dichiarazione di portata consistino nella somma corrispondente alla metà del nolo. Questa però sarebbe una legge contradittoria allo spirito dell' altra legge ora pel commercio fissata. La odierna legge di commercio vuole il risarcimento dei danni. Ad essa sarebbe opposta la legge rodia; perchè la somma equivalente alla metà del nolo non costituirebbe spesso una somma equivalente alla metà dei danni. Noi peraltro non veggiamo che il caso della erronea falsa dichiarazione di portata sia stato dalla legge rodia contemplato, quando colla metà del nolo

il risarcimento comanda dei danni (5). La legge rodia dunque ci sembra non aver luogo per la rifazione di questi danni, che solamente desumer si deggiono dai fatti. La prova dei fatti, e non già la opinione dei periti è quella che determina la rifazione dei danni. Se viene pertanto provato, che per inesatta dichiarazione di portata un danno realmente si sia sofferto ed un guadagno si sia perduto, i danni reali e possibili devono essere onninamente pagati. È danno tanto la perdita di una cosa già posseduta, quanto quella che si sarebbe facilmente potuta possedere (6).

---

(5) „ Si quis navim conduxerit instrumenta con-
„ signata rata sunto : sin autem irrita pœnas etiam si
„ velint inscribant. Quod si nullæ scripturæ factæ
„ fuerint, et VEL EXERCITOR VEL CONDUCTOR
„ FEFELLERIT : Si quidem CONDUCTOR pecu-
„ niam mercium causa non dederit, DIMIDIUM
„ NAULUM EXERCITORI salvat, sin EXERCITOR
„ FEFELLERIT, MERCATORI DIMIDUM NAU-
„ LAM PRÆSTET. Si vero Mercator eximere merces
„ voluerint, naulum integrum exercitori salvat. Pœ-
„ narum autem exactio quasi per vindicationem quam-
„ dam fiat „. Leg. Rodh. §. 19.

(6) „ Si commissa est stipulatio ratam rem do-
„ minum habiturum in tantum competit, in quantum

9. Nel misurare la possibilità nel guadagno allora poi si deve fare in ispecie quella distinzione che in genere non si ammette. Se la inesattezza della portata è prodotta da errore semplice, in questo caso si contempla il medio profitto sul prezzo medio del luogo e del tempo quando e dove il medesimo guadagno si sarebbe effettuato. Si contempla però il profitto massimo, quando dolosa è la dichiarazione. Ogni danno quindi che uno sopporta non dev' essere riparato da colui che del danno non è la immediata cagione. La rifazione dei danni estender non si deve all' infinito; ma limitata è soltanto a quelli da cui hanno una immediata e diretta derivazione per quella trascuranza colpa o dolo che il diritto espressamente alla stessa rifazione condanna (7).

„ meam interfuit. Id est, QUANTUM MIHI ABEST, „ QUANTUMQUE LUCRARI POTUI „. Leg. 13. ff. Ratam rem haberi.

(7) „ Cum pro eo quod interest, dubitationes „ antiquæ in infinitum productæ sint: melius nobis „ visum est hujusmodi prolixitatem, prout possibile „ est, in angustum coarctare. Sancimus itaque in „ omnibus casibus, qui certam habent quantitatem „ vel naturam, veluti in venditionibus, et locationibus, „ et omnibus contractibus hoc quod interest dupli

10. Quando poi la capacità dichiarata dalla reale portata fosse diversa solamente in una quarantesima parte, in questo caso l'errore non si deve calcolare. Neppure si può imputare ad errore o negligenza del capitano, s'egli ha fatto la dichiarazione sul fondamento di un misuratore, che per misuratore dal Governo sia approvato. Se la dichiarazione della portata fatta dal capitano senza uno stazatore risultasse falsa, questa sempre sarebbe un effetto di dolo

---

„ quantitatem minime excedere. In aliis autem casibus „ qui incerti esse videntur, Judices qui causas dirimendas suscipiunt per suam subtilitatem requirere, „ ut hoc quod revera inducitur damnum, hoc reddatur, et non ex quibusdam machinationibus et „ immodicis perversionibus in circuitus inextricabiles „ redigatur: ne dum in infinitum computatio reducitur, pro sua impossibilitate cadat: cum sciamus „ esse naturæ congruum, eas tantummodo pœnas „ exigi quæ vel cum competenti moderamine proferuntur vel a legibus certo fine conclusæ statuuntur. „ Et hoc non solum in damno, sed etiam in lucro „ nostra amplectitur constitutio: quia et ex eo veteres „ id quod interest statuerunt. Et sit omnibus, secundum quod dictum est, finis antiquæ prolixitatis, „ hujus constitutionis recitatio „. Leg. unic. de sententiis quæ pro eo quod interest.

ed almeno di negligenza. Lo stazatore poi o misuratore dev'esser conosciuto dal Governo per perito; altrimenti l'errore del capitano neppur verrebbe impunemente scusato colla esibizione o col pretesto di una qualunque perizia fatta da chiunque persona. (8) Quando dunque l'errore superasse la quarantesima parte del carico, termina subito la parvità dell'errore. La legge non ha lasciato all'arbitrio dei giudici la quantità che la parvità in questo caso determina; ma viene la quantità stessa espressamente prescritta. La quarantesima parte sta poi sempre in proporzione colla grandezza del carico. Quindi è che io penso non doversi togliere il diritto a chi spetta della rifazione dei danni, quando l'errore anche di poco eccedesse la quarantesima parte.

11. Quando inoltre si faccia luogo alla rifazione dei danni per errore della dichiarazione di carico, non si può sottrarre nel calcolo di questa

---

(8) „ Non è riputato esservi errore nella dichia-
„ razione della portata, se l'errore non eccede un
„ quarantesimo, o se la dichiarazione è conforme al
„ certificato dello stazatore „. Regolam. provvis. di Comm. art. 284.

rifazione la quarantesima parte, dentro i limiti della quale la rifazione non si sarebbe ammessa. Imperciocchè la colpa fino alla quarantesima parte si doveva per la sua tenuità disprezzare. La erronea dichiarazione però, nello eccedere la quarantesima parte, non produce un' altra piccola colpa ed eguale a quella già commessa fino alla stessa quarantesima parte; ma una sola più grande colpa produce, che chiede di esser bene osservata. La colpa più grande non fa che meglio palesare il dolo, che nella colpa più piccola rimaneva occultato.

12. Sebbene poi l' errore superi la quarantesima parte del carico; non ha luogo alcuna rifazione, quando l' errore sia derivato dallo stazatore. Il capitano in fatti più dello stazatore incaricato dal Governo non si può supporre pratico nelle misure. È perciò che, in mancanza di dolo, il capitano non è ad alcuna rifazione di danni sottoposto per qualunque inesatta dichiarazione di carico, quando sia emessa sulla fede dello stazatore autenticamente dimostrata.

13. Nel noleggio si può dare il caso di essersi stabilito un carico superiore alla capacità del bastimento. Questo caso si può dare in più modi. Vi può essere anteriorità di carico, vi

può essere anteriorità di contratto, e vi può essere simultaneità di contratto e di carico. Se vi è anteriorità di carico; si deve preferire il trasporto delle merci anteriormente caricate, senza badare all' anteriorità di qualunque altro contratto. È vero che il contratto anteriore dal posteriore non può essere distrutto: ma siccome lo scarico colle spese coi guasti e coi bisogni dei popoli può apportare maggiori danni di quelli che avvenir ne possono a chi non ha caricato; così non ha diritto il noleggiatore anteriore (senza perdere però la rifazione di alcun danno contro il capitano) di turbare chi è stato di lui più sollecito in caricare anche con un posteriore contratto in buona fede concluso. Imperciocchè se anche per parte del caricatore fosse doloso il contratto, il dolo dalle leggi e consuetudini civili non può esser difeso. L' uso del commercio stabilisce dunque nel caso del carico in buona fede già effettuato una massima che noi crediamo giusta, sebbene opposta sembri alle leggi del comune diritto. La prelazione in fatti del possessore, anche secondo il diritto civile, ha soltanto luogo quando con altri non risulti una posteriore stipolazione. Il possesso in fatti suppone l' anteriorità del contrat-

to (9). Se però il carico non fosse avvenuto, ed il danno dello scarico non si fosse avverato, il carico di anteriore noleggio è anteposto, e quello del posteriore somministra soltanto contro il capitano l' azione degl' interessi e dei danni; poichè il noleggiatore, quando stipola il noleggio, diventa

(9) „ In PARI CAUSA possessor potior haberi „ debet „. Leg. 128. ff. de regul. jur. -. IN PARI „ delicto vel CAUSA potior est conditio possidentis „. C. In pari 65. de regul. jur. in 6. -. Si duobus quis „ separatim vendiderit BONA FIDE EMENTIBUS; „ videamus quis magis publiciana uti possit: utrum „ is, cui priori res tradita est; an is, qui tantum „ emit. Julianus libro septimo digestorum scripsit, ut „ si quidem ab eorum non domino emerint, potior „ sit, cui priori res tradita est: quod si a diversis „ non dominis MELIOR CAUSA sit POSSIDENTIS „ QUAM PETENTIS. Quæ sententia vera est „. Leg. 9. §. 4. de publiciana in rem act. -. Uterque „ nostram eamdem rem emit a non domino, cum „ emptio venditioque SINE DOLO MALO fieret, tra- „ ditaque est, sive ab eodem emimus sive ab alio „ atque alio is ex nobis tuendus est qui prior jus ejus „ apprehendit: hoc est, CUI PRIMUM TRADITA „ EST, si alter ex nobis a domino emisset, is omni- „ modo tuendus est „. Leg. 31. in fin. ff. de act. empt. et vend.

padrone del bastimento noleggiato. Siccome poi escluso rimane il carico dell' anteriore noleggio a solo motivo del danno di scarico; così credo io che possa il caricatore di anteriore contratto far scaricare a suo rischio e spese il carico posteriormente stipolato. Il danno che nello scarico accade non può gravare il capitano, sebbene ne sia egli la primitiva cagione. La colpa in fatti del capitano con giusta proporzione rimane punita dal pagamento che il medesimo capitano fa senza proprio profitto al noleggiatore antecedente per rimborso dei danni. Il medesimo antecedente noleggiatore aumentar dunque non può a sua posta la pena del capitano (10).

(10) „ Quotiens duobus in solidum prædium jure „ distrahitur, manifesti juris est, eum, cui priori „ traditum est, in detinendo dominio esse potiorem. „ Si agitur antecedente tempore te possessionem emisse „ ac pretium exsolvisse apud præsidem provinciæ „ probaveris: obtentu non datorum instrumentorum „ expelli te possessione non patietur. Erit sane in „ arbitrio tuo pretium quod dedisti cum usuris reci- „ pere: ita tamen ut perceptorum fructuum, ac sum- „ ptuum ratio habeatur: cum, et si causa donationis „ utrique dominium rei vindicetis eum cui priori pos- „ sessio soli tradita est, haberi potiorem conveniat „ Leg. 15. ff. de rei vindit.

14 Il contratto si suppone in buona fede presso tutti i contraenti. Se poi doloso fosse il contratto presso alcuno dei contraenti, neppur difeso sarebbe il carico dall' uso del commercio. Sia pure in buona fede il caricatore. Quando il capitano con lui ha cooperato al carico ed ha fatto un contratto espressamente ad altrui pregiudizio con speranza di rimanerne salvo od anche con certezza di perderci per soddisfare qualche animosità o astio o vendetta, allora il carico ed il contratto senza buona fede fatto è manifestamente nullo, ed affatto non scusa, senza riguardo alle sinistre conseguenze. Queste sinistre conseguenze vanno tutte sopra l'autore del dolo, che come reo di stellionato deve essere punito (11).

15 È difficile il caso, che sopra un solo bastimento venga contemporaneamente portato il carico di più noleggiatori; ma non è affatto impossibile. Nell'atto in fatti che i facchini di un

---

(11) „ Stellionatus nomine plectetur, si quis rem „ alienam mihi pignori dederit sciens prudensque vel „ si quis alii obligatum mihi obligavit, nec me de hoc „ certioraverit, eodem crimine plectetur „. Leg. 36. ff. de pignorat. act.

caricatore saliscono a collocare in una parte del bastimento le merci da trasportarsi, possono salire alternativamente anche gli altri per collocarne in altra parte dell' altre. Anche il dubbio di questo caso ci sembra potersi sciogliere col lasciare o togliere il carico in proporzione della quantità delle merci caricate.

16 Il valore si calcola nella rifazione dei danni, ed è sensibile, secondo l' interesse dei caricatori; ma, nella misura o calcolo del trasporto ed in relazione alla capacità del bastimento, non si considera il valor delle merci. Questa mia opinione sulla indicata proporzione mi sembra evidentemente giusta, per esser fondata sulla chiara ragione e perfino sulla espressa disposizione di legge (12).

---

(12) „ Si debitor res suas duobus SIMUL pi-
„ gnori obligaverit, ita ut utrique in solidum obli-
„ gatæ essent adversus extraneos, serviana utentur:
„ inter ipsos autem si quæstio moveatur, possidentis
„ meliorem esse conditionem. Dabitur enim possi-
„ denti hæc exceptio: Si non convenit, ut eadem res
„ mihi quoque pignori esset. Si autem id actum fue-
„ rit, ut pro partibus res obligarentur, utilem actio-
„ nem competere et inter ipsos et adversus extraneos,
„ per quam, DIMIDIAM PARTIS POSSESSIO-

17 Se la vera capacità del bastimento è maggiore della dichiarazione, nei noleggi a totalità a massa e a colletta non si accresce il nolo; ma naturalmente il nolo si aumenta nei noleggi a tonnellata o a quintale, se la maggiore capacità in maggiore vantaggio ridonda del caricatore.

18 La indennità del capitano dev' esser franca, e perciò la legge, a togliere ogni controversia ed ogni possibile avversa interpetrazione, ha espresso che la pena del caricatore nello ritiro del suo carico consiste in pagare al capitano la metà del fissato nolo ed inoltre i danni dello ritardo, senza le spese di scarico e ricarico, nelle quali non si suole il capitano immischiare.

19 Il capitano può fare eseguire lo scarico delle merci, che più non si vogliono far trasportare col carico del bastimento e può anche metterle a terra, se il caricatore, dopo notificato il ritiro di esse, più non si muove ad effettuarlo. È vero che il capitano per lo ritardo nulla perderebbe in diritto per l'azione dei dan-

„ NEM ADPREHENDANT SINGULI „. Leg. 10. ff. de pignor. et hypotec.

ni; ma in fatto generalmente non piace di accrescere ad alcuno spontaneamente contro chiunque quell' azione di danni che necessariamente si acquista. L'azione dei danni, secondo la sua natura, è benissimo dai dottori chiamata odiosa, e l' odio dei nostri simili naturalmente ci ripugna e spontaneamente non si cerca. L'odio sebbene sempre contro il capitano sorgesse anche nel mettere a terra le merci; tuttavia questo sarebbe un' odio minore a proporzione dei minori danni che verrebbero dal minore ritardo prodotti.

20. Le merci caricate siccome sono specialmente obbligate pel nolo; così nello scarico può il capitano esercitare sulle medesime l'azione per la sua indennità e pel suo rimborso.

21. La rescissione al noleggiatore si accorda nel noleggio; ma non già egualmente ciò si concede al locatore. Imperciocchè si suppone che il noleggiatore abbia dei motivi per non caricare le proprie merci; e molto più, che alla rescissione s' induce col pagamento della metà del nolo e dello indicato rimborso, e per cui tutta la perdita contro lo stesso noleggiatore soltanto si riunisce. (13).

---

(13) „ Se il bastimento è caricato a colletta od

22. Siccome a casa sua ognuno è in facoltà di non ricevere alcuna cosa e di metterla fuori dell' uscio, quando senza sua intesa ed approvazione sia stata introdotta; così alcuno non ha diritto di caricare sopra un bastimento le merci senza intesa ed approvazione di chi n'è padrone. Il capitano, quando si avvede ch' esistono nel bastimento le mercanzie, di cui non venne a lui fatta la consegna, ha diritto di averne il nolo. Questo nolo non si misura dalla proporzione sul carico delle altre merci nella stessa specie o natura; ma secondo il massimo grado che si stabilisce nel luogo del carico dalla tariffa e, in mancanza di detta tariffa, dall' uso. Questo rigore di pagamento è voluto dalla occultazione delle mercanzie, ed in mite soddisfazione del dolo colla stessa occultazione commesso. Il capitano non si può costringere a diminuire il dovutogli pagamento, senza il con-

---

„ a quintale, a tonnellata od a massa, il caricatore „ può ritirare le sue mercanzie prima della partenza „ del bastimento, pagando la metà del nolo. Egli „ sopporterà le spese di carico egualmente che quelle „ di scarico e di ricarico delle altre mercanzie, che „ bisognasse muovere di luogo, non che le spese del „ ritardo „. Regol. provv. di Comm. art. 285.

sentimento di lui, nè a trasportare un carico senza la sicurezza di riscuotere quanto pel carico gli appartiene. Il capitano però, anche colla sicurezza di un rigoroso pagamento nello stesso luogo del carico ha pure il diritto, quando tuttora si trovi nello stesso luogo del carico, di far mettere a terra le mercanzie a spese di chi le ha caricate. (14)

23. Quando fuori del luogo, da dove il bastimento si è posto in viaggio, il capitano si avveda delle merci senza sua intesa caricate, credo che non sia più in lui la scelta delle due facoltà o di mettere a terra e di gettare le merci o di esigerne il nolo a massimo prezzo. Se le merci di soppiatto caricate non apportano danno al restante carico, l'ultimo delle due accennate facoltà solamente gli rimane. Se poi le merci di soppiatto caricate apportano al restante carico un evidente pericolo, alla sola

---

(14) „ Il capitano può far mettere a terra nel „ luogo del carico le mercanzie trovate nel suo ba- „ mento, se esse non gli sono state notificate, od esi- „ gerne il nolo al prezzo massimo, che sarà pagato „ nel medesimo luogo per le mercanzie di egual na- „ tura. „ Cit. Regol. art. 286.

prima facoltà gli conviene appigliarsi. Le merci di soppiatto non devono nuocere al bastimento ed al carico. Quando il capitano nel luogo del carico abbia scoperto la occultazione delle merci, egli non può essere obbligato certamente a trasportarle; poichè le medesime sono fuori del contratto. Se poi la occultazione altrove si manifesta, dipende la prosecuzione dalla sicurezza del pagamento. Non ha più luogo il suo arbitrio; perchè al caricatore sarebbe inevitabile il danno senza il proseguimento del trasporto. Questo danno non è lecito di produrre a chi alcun altro danno contro se stesso in ciò non apporta. Nel luogo dunque del carico il capitano ha la scelta delle due facoltà, secondo i termini della legge. Fuori di detto luogo, ha pure il capitano l'una e l'altra facoltà dalla stessa legge a lui concedute; ma gli è lecito di usarne secondo i casi e non a sua posta.

24. È dunque in errore chi pensa che per sola legge di umanità il capitano nel viaggio non possa mettere a terra le merci; mentre chiara ci pare la legge anche positiva che ingiunge al capitano di poter mettere a terra le merci di soppiatto caricate *nel luogo* soltanto *del carico*. Nel mettere a terra le merci del

carico fatto senza intesa ed approvazione del capitano, durante il viaggio, e nel gettarle, quando sia impossibile di metterle a terra senza pericolo, il proprietario delle merci viene a soffrirne sempre un grave danno. La giustificazione di questo danno dev' essere basata sulla verità dei fatti e non sul capriccio. Innanzi pertanto di mettere a terra o di gettare le merci di soppiatto introdotte si richiede, durante il trasporto, il voto dell' equipaggio.

25. Il capitano tanto se, durante il viaggio, fa in terra depositare le merci, quanto se con esse il viaggio stesso prosiegue, ha diritto di esser prima pagato del viaggio già fatto. Il capitale dalle merci costituito ha già contratta l'affezione dell'emolumento dovuto al capitano, come abbiamo esaminato nel primo capo del presente libro.

26. Dai principii esposti si vede ancora il dovere del caricatore, che ritira le sue merci durante il viaggio, di pagare il nolo per intiero e tutte le spese di rimovimento cagionate dallo scarico. Dagli stessi principii pure chiaramente apparisce che quando le mercanzie sieno ritirate per causa di falli o di mancanze del capitano, questi è responsabile di tutte le spese. (15)

(15) „ Il caricatore, che ritira le sue mercanzie

27. Quando il bastimento per fatto del noleggiatore sia trattenuto nella partenza o in pendenza del viaggio, o nello scarico; le spese dello ritardo dal medesimo noleggiatore sono dovute.

28. Quando il bastimento sia stato noleggiato per l'andata e per lo ritorno; il capitano percepisce l' intiero nolo ed il rimborso dei danni dallo ritardo prodotti, sebbene lo ritardo fosse con carico incompleto ed anche affatto scarico. La eventualità del carico tanto dannosa che utile appartiene al solo noleggiatore; ed il capitano non è socio di lui, nè sopra i di lui danni o profitti ha la partecipazione. (16)

„ durante il viaggio, è obbligato a pagare il nolo per „ intiero, e tutte le spese di rimovimento cagionate „ dallo scarico. Se le mercanzie sono ritirate per causa „ di falli o di mancanze del capitano, questi è respon- „ sabile di tutte le spese „. Cit. Regol. art. 287.

(16) „ Se il bastimento per fatto del noleggia- „ tore è trattenuto o alla partenza, o pendente il „ viaggio, o al luogo del suo scarico, le spese del „ ritardo sono dovute dal medesimo. Se, essendo stato „ noleggiato per l'andata ed il ritorno, il bastimento „ fa il suo ritorno senza carico o con un carico incom- „ pleto, è dovuto al capitano il nolo intiero, come pure „ l'interesse del ritardo „. Cit. Regol. art. 288.

29. Il capitano è obbligato ai danni ed interessi verso il noleggiatore, quando per fatto suo il bastimento fosse stato trattenuto o ritardato nella partenza od in pendenza di viaggio o nello scarico. Questi danni ed interessi non possono esser capricciosi; ma dipendono dai fatti, che persone del mestiere possono soltanto conoscere. Quindi è che questi danni ed interessi dai periti vengono determinati. (17)

30. Nel corso anche del viaggio al caricatore di qualunque specie di noleggio non si può impedire il ritiro delle merci caricate per sopravenienza di circostanze o per suo libero arbitrio. Siccome però al capitano non è facile di rinvenire altri caricatori e completare il carico; così anche il noleggiatore a colletta è obbligato a pagargli l' intiero noleggio.

31. La legge tace sul caso di poter sostituire un altro carico. Se però il noleggiatore anche nello scarico delle sue merci deve pagare l'intiero

(17) „Il capitano è obbligato ai danni ed interessi „ verso il noleggiatore, se per fatto suo il bastimento „ è stato trattenuto o ritardato alla partenza, pendente „ il viaggio, o nel luogo del suo scarico. Questi danni „ ed interessi sono determinati dai periti „. Cit. Regolam. art. 289.

nolo, ne viene per conseguenza naturale che al noleggiatore spetta tutto ciò che si acquista dal bastimento col tempo e colla parte contemplata nel noleggio. Anche noi opiniamo, che sebbene la legge non si sia espressa sulla sostituzione di un altro carico, quando lo scarico delle merci derivato sia dal noleggiante o capitano e non dal noleggiatore; pure nè ingiusta nè incompleta ci sembra.

32. Il noleggio, come ogni altra locazione od affitto, è una specie di vendita. La cosa locata passa in dominio allora del conduttore quando il conduttore ne passa il convenuto equivalente danaro al locatore. Sebbene colle promesse nelle locazioni alla deficienza si supplisca del danaro sull' atto di principiare l' affitto; pure senza un patto contrario, si suppone che la corrisposta sia pagata. La lagge dunque comprende sotto il titolo di spese anche la restituzione del nolo.

33. Quando il caricatore dovesse continuare il pagamento del nolo nel noleggio a mesata; egli esposto sarebbe anche alla perdita dell' intiero capitale. Quando all' incontro dovesse il locatore rimaner privo di ogni rimborso nel noleggio a viaggio, esposto sarebbe di vedere as-

sorbito in ispese l' intiero suo nolo. È perciò che pei contratti di noleggio il diritto commerciale ha giustamente deviato dalle regole comuni.

34. Il patto di perdere il caricatore le anticipazioni mi sembra che sostener non si possa. I patti si stabiliscono quando tacciono le leggi, e quando ai medesimi non si oppongono. Io son d'avviso che il patto in questo caso sarebbe della espressa legge in opposizione. La legge si è saviamente in questo caso fissata; perchè condizione troppo dura sarebbe di far perdere anche il nolo a chi perde il suo capitale. Si aggiunge che nello stabilire la restituzione delle anticipazioni la legge invita il capitano in caso di pericolo a non starsene sulla indifferenza in vista pure del proprio interesse. Il patto riporebbe il caricatore in quella dura condizione, da cui la legge cerca di liberarlo; ed il capitano impunemente ritornerebbe nella indifferenza, quando al caricatore il pericolo sovrastasse di perdita. Quando poi queste osservazioni (che io credo fortissime) non valessero contro il patto, si consideri che il patto non può alle cose cangiar natura. Se dunque le anticipazioni sono date a titolo di nolo, queste non possono avere prima uno, e poi un altro titolo: e siccome nella per-

dita delle merci non si deve il pagamento del nolo effettuare; così l'anticipazione (ch'è parte di un indebito pagamento) si deve anche restituire.

35 Quegli solo che apporta un danno è obbligato a ripararlo. Se dunque al noleggiatore di un bastimento avviene un danno; non si deve riparare questo danno dal capitano, quando per fatto del capitano non sia stato prodotto (18).

36 Il capitano danneggia il noleggiatore, ed impedisce o diminuisce le contrattazioni anche collo ritardo del viaggio, se approda in un porto senza bisogno, se fa scalo senz'autorizzazione, se il bastimento per mancanza di documenti è arrestato, e se non adempie alle formalità necessarie per adempiere sollecitamente lo scarico e sbarco.

---

(18) „ Quod te mihi dare oporteat, si id postea „ perierit, quam per te factum erit, quominus id „ mihi dares, tuum fore id detrimentum constat. Sed „ cum quæratur, an per te factum sit, animadverti „ debebit, non solum in potestate tua fuerit id, nec „ ne; aut dolo malo feceris, quominus esset, vel „ fuerit, nec ne; sed etiam si aliqua justa causa sit, „ propter quam intelligere deberes te dare oportere „. Leg. 5. ff. de reb. credit.

37 Quando si piatisce sopra una liquidazione di danni; la controversia è di fatto. Il giudice se non può il fatto desumere dai documenti, il fatto conoscer deve da chi per pratica lo può meglio calcolare. Questo calcolo del perito sta in luogo di documento, ed al giudice spetta di ammetterlo. I periti conoscono il fatto; ma il giudice conoscer deve qual diritto dal medesimo fatto derivi (19).

38 Se il noleggiatore ritira il carico; il fatto è semplice, e si ravvisa da chicchesia l'ammontare dei danni. Se però il carico si ritira per fatto del capitano, i danni non si possono più calcolare con un semplice conteggio delle spese del nolo e dello ritardo. Quindi la legge vuole che il giudice alla liquidazione proceda con quella piena cognizione del fatto, che dai soli periti può essere somministrata. Quando sulla scelta dei periti non sono i litiganti d'accordo, si fa di officio dal giudice questa

(19) „Non saranno tenuti li Giudici di decidere „ a tenore del sentimento dei periti, qualora rima„ nessero diversamente persuasi „. Moto Proprio della „ sa: me: di Pio VII. sul nuovo Codice di Procedura civile art. 454.

scelta secondo la comune giudiziale procedura (20).

39 Siccome il noleggiatore nel trasporto delle merci esigge dal capitano e dall' equipaggio ogni diligenza; così il capitano, che nel trasporto al bastimento presiede, deve ristorare i patimenti del bastimento. Il tempo poi che il capitano impiega nella esecuzione di questo dovere, in beneficio è del trasporto, a cui si accinse il noleggiatore. Questi pertanto è obbligato a pagare il nolo anche nel tempo che per la ristaurazione del bastimento s' impiega o ritarda.

40. Quando il bastimento abbia bisogno di essere riattato per impeto d' irresistibile forza o di fortuito caso, il capitano ed il caricatore soffrono insieme la loro disgrazia. In tale ipotesi il capitano è sottoposto alle spese della rimpalmatura, ed il caricatore il danno dello ritardo deve sopportare. Quindi giusto a noi sembra lo spirito della legge, che al danno di ritardo il caricatore sottopone. È vero che la

(20) „ La deputazione dei periti potrà ordinarsi „ dal tribunale o ad istanza delle parti o per officio „. Cit. Mot. Propr. artic. 406.

cosa locata è deteriorata; ma questo deterioramento si è per accidentale disgrazia verificato, ed al medesimo deterioramento del capitano per l'uso anche del caricatore si ripara. Se dunque perita non è la cosa locata, e soltanto si è accidentalmente deteriorata; non si può per tale deterioramento non soffrirne dal caricatore il ritardo.

41 Se il noleggio fosse fatto a tempo, al noleggiatore il derioramento della cosa locata sarebbe uguale alla deperizione; perchè gli sarebbe mancata la cosa locata in quel tempo, in cui egli ne avrebbe avuto bisogno. Nel noleggio però di un bastimento, la locazione a tempo determinato non ha luogo; perchè nei viaggi marittimi è impossibile di garantire il tempo. Quando questo tempo si stabilisce, allora solamente si fissa per una certa regola nella misura del nolo. Se poi si fissasse il tempo, ed il tempo si garantisse del viaggio marittimo, il noleggio in ciò non avrebbe alcuna efficacia; poichè al noleggiatore il contratto sarebbe proibito per essere uguale alla società a capo salvo e leonina ed al contratto trino (21). Il noleg-

(21) Si osservino i §§. 24. 25. e 26. del cap. 5. nel lib. 1.

gio riguardo alla durata non sarebbe mai un contratto obbligatorio per la impossibile garanzia del tempo (22). Il bastimento pertanto solamente ad uso e non a tempo si noleggia, ed il noleggiatore deve soffrire il ritardo per rimpalmare il bastimento casualmente deteriorato.

42 Se poi non fosse il bastimento per casualità deteriorato, come spesso pure accade dalla incuria del capitano; allora anche il penoso effetto dello ritardo dev' essere a carico di chi n' è stato la colposa cagione.

43 Se il bastimento si può rimpalmare, il capitano non può esser costretto a prenderne un altro a nolo e ad impedire con questo mezzo al caricatore il ritardo. Quando però il bastimento non si potesse rimpalmare; allora il capitano è forzato a prenderne un'altro a qualunque nolo. La obbligazione del capitano è di trasportare le merci; perchè il caricatore ha noleggiato il trasporto. Il bastimento non è la materia del contratto; ma è la forma di esso. Il trasporto noleggiato si esguisce col bastimento. Dunque il bastimento è soltanto il mezzo, con

(22) Si osservino nel lib. 1. il §. 24. del cap. 14. ed il §. 6. del cap. 16.

cui si effettua il contratto. A chi la esecuzione del contratto interessa non preme il mezzo che per la stessa migliore esecuzione. Se pertanto il bastimento perisce, non perisce il noleggio, e la deperizione non cade sopra il capitale del caricatore, ed al caricatore non si estende la eventuale deperizione caduta intieramente sopra l' altrui capitale.

44 Se il capitano trova per assai o poco prezzo un altro bastimento, quando il proprio non si possa rimpalmare; ciò è disgrazia o fortuna del solo capitano. Quando poi si dimostrasse la impossibilità di rinvenire a qualunque prezzo un altro bastimento, la disgrazia si estenderebbe anche sopra il noleggiatore, e sciolto rimarebbe il noleggio per la impossibilità di poterlo eseguire.

45 Quando si è dichiarato in un contratto il mezzo, con cui si deve lo stesso contratto eseguire, non si può un altro mezzo sostituire senza bisogno e senza consenso; perchè un contraente non si deve senza bisogno ed a capriccio o per commodo soltanto dell' altro contraente obbligare ad esaminare nella sostituzione la eguaglianza del mezzo, che un sicuro adempimento gli dimostra della convenzione. Il capitano

pertanto non può a suo talento sostituire un bastimento per compiere al caricatore il trasporto. Il capitano deve averne il consenso. Questo consenso non si può negare dal noleggiatore, se lo chiede il bisogno. Siccome però il consenso in questo caso non può pretendersi senza la sicurezza di chi lo deve concedere; così per aver diritto allo stesso consenso necessita in qualsivoglia caso la prova della eguale sicurezza nella sostituzione, di cui si parla.

46. Quando dunque fosse impossibile di racconciare il bastimento, il capitano a carico del noleggiatore deve cercarne e prenderne un altro a nolo. Se poi fosse impossibile anche questo caso, il noleggiatore deve pagare il nolo in proporzione solamente del viaggio (23).

---

(23) „ Se il capitano è costretto a far rimpalmare, ossia racconciare il bastimento nel corso del „ viaggio, il noleggiatore è obbligato di aspettare, o „ pagare il nolo per intero. Nel caso, in cui il bastimento non potesse essere rimpalmato, il capitano „ è obbligato a prenderne a nolo un altro. Se il capitano non ha potuto prendere a nolo un altro bastimento, il nolo non è dovuto che a proporzione „ del viaggio fatto „ Regol. provv. di comm. art. 290.

47 Se le merci non mostrano un assoluto bisogno di una surrogazione pel pericolo prossimo di distruzione o di guasto, il capitano non è alla surrogazione obbligato; perchè lo arresto del viaggio è fortuito, e senza colpa del capitano è avvenuto. Dunque la surrogazione l' interesse riguarda del solo caricatore, ed ha luogo a solo suo beneficio.

48 Se il bastimento è messo alla vela senza essere *in istato di navigare*, allora il capitano un delitto commette, che si dovrebbe punire anche con pena personale. In fatti se al capitano sfugge di vista un qualche piccolo bisogno di riparazione nel suo bastimento, la legge giustamente lo perdona, e neppure nelle sue disposizioni lo contempla; ma se il bastimento *non è in istato di navigare*; la negligenza è tanto grande, che si deve al dolo paragonare. Non ostante però, la legge attualmente in vigore stabilisce soltanto la perdita del nolo colla semplice aggiunta dei danni ed interessi. Siccome poi nel mettere alla vela un bastimento *senza essere in istato di navigare* si commetterebbe un delitto; così la legge vuole che venga provato, e che non si ammetta con semplice presunzione. Questa prova però si am-

mette anche contro i certificati di visita. Se pertanto si prova che il bastimento sia stato posto in viaggio *senza essere in istato di navigare*; il capitano anche colle sole vigenti leggi perde i suoi emolumenti ed è anche obbligato allo risarcimento di tutti i danni ed interessi.

49 Il locatore deve garantire al conduttore i difetti che l' uso impediscono della cosa locata, e deve perciò indennizarlo dei danni provenienti da questi difetti. Il conduttore può riposare nella fede del locatore. Sebbene il locatore fosse anche inconsapevole dei vizi, che nel suo capitale si scoprono; tuttavia il locatore obbligato è sempre ad assicurare l'uso, che ad altri ne trasferisce con averne un profitto. È certo pertanto che questa garanzia ed indennizzazione ha luogo, quantunque al tempo della locazione i vizi della cosa locata non si fossero conosciuti (24).

50 Il capitano deve nel bastimento, ch' egli

---

(24) „ Si quis dolia vitiosa IGNARUS locaverit, „ deinde vinum effluxerit; tenebitur in id quod interest; nec IGNORANTIA EJUS ERIT EXCUSATA „ Leg. 19. §. 1. ff. locat.

prende a diriggere, assicurarsi della capacità di viaggiare prima di mettere il medesimo bastimento alla vela. Se nel capitano si verifica la mancanza di questo dovere, da lui derivano i danni che dai guasti nascono del bastimento. La prova che contro il capitano si ammette per lo inadempimento del suo dovere, neppure rimane distrutta od indebolita dal certificato di visita fatta nella partenza; perchè la visita degli officiali di marina riguarda la polizia delle persone o delle mercanzie, e non s'interessa della capacità del bastimento, che già suppone dal capitano verificato (25).

51 Si censura la legge, o gli esecutori di essa si accusano, col dire, che la visita si ferma soltanto nelle parti estrinseche senza osservare i difetti nascosti ed interni; ma io veggo piuttosto nella visita, che lo scopo unico della legge ha in mira la polizia del nazionale

---

(25) „ Il capitano perde il suo nolo, e risponde „ dei danni ed interessi del noleggiatore, se questi „ prova, che, quando il bastimento ha messo alla vela, „ era fuori di stato di navigare. La prova è ammis- „ sibile non ostante, e contro il certificato di visita „ alla partenza „. Regol. provv. di comm. art. 291.

Governo, e che nelle proprietà sottoposte ai contratti, com'è il bastimento, lascia, che ogni contraente ne conosca e misuri la propria sicurezza col particolare suo esame su quella condizione o stato che al bene pubblico è estraneo, o che il bene pubblico direttamente non percuote.

52 L'azione pei danni ed interessi dal capitano dovuti, contro il medesimo capitano pare ad alcuni che dalla legge si ammetta in favore soltanto del noleggiatore; ma noi crediamo, che pure ad ogni altro danneggiato si estenda per le comuni regole di diritto. Se la legge ha contemplato il solo caso in cui soffre, pei guasti del bastimento, un qualche danno il noleggiatore; escluso non ha però gli altri casi, nei quali esister possono altri danneggiati.

53 Se per necessità di viaggio si fossero vendute le merci, la diminuzione accidentale del trasporto non diminuisce il nolo.

54 Il prezzo poi delle merci vendute per ristauro del bastimento o per altre necessità di viaggio dev'essere in regola registrato per frenare gli abusi e per dar campo a verificare il valore corrente nel luogo dello scarico e la cir-

costanza, con cui la stessa vendita fu effettuata. Quando il bastimento perisse, le vendite devono esser sempre nello stesso modo registrate, e sempre il nolo intiero è dovuto (26).

55 Non è dovuto l'intiero nolo, quando impedito fosse il proseguimento del viaggio anche per interdizione di commercio. È vero che tanto il guasto del bastimento quanto la interdizione fatti non sono del locatore; ma il caricatore ha stipolato il contratto nella supposizione di servirsi della cosa locata. Quando questa supposizione si estingue, egli rimane sciolto dalla sua obbligazione.

56 Nello stesso modo e per gli stessi espo-

---

(26) „ Il nolo è dovuto per le mercanzie che il „ capitano è stato costretto a vendere per sovvenire „ al bisogno di vettovaglie, rimpalmatura, ed altre „ necessità indispensabili del bastimento, tenendosi „ da lui conto del loro valore al prezzo che il rima- „ nente, o altra simile mercanzia della stessa qualità „ sarà venduta al luogo dello scarico, se il bastimento „ è giunto a buon porto. Se il bastimento si perde, „ il capitano terrà conto delle mercanzie secondo il „ prezzo, al quale egli le avrà vendute, ritenendo „ egualmente il nolo notato sulle polizze di carico „. Cit. Regol. di comm. art. 292.

sti principii non è dovuto alcun nolo di un bastimento in tutto il tempo che decorre in una detenzione per ordine o forza di qualche Governo. Anche gli alimenti ed i salari dell'equipaggio, che decorrono e si consumano in tale detenzione, si reputano reciprocamente perduti (27).

57 Sebbene però le merci fossero gettate dal capitano nel mare per comune salvezza; pure l' emolumento del capitano, che a naufragio non è sottoposto, non deve rimanerne diminuito (28).

---

(27) „ Se sopravviene interdizione di commercio „ col paese, per cui il bastimento è incamminato, e „ che sia obbligato a ritornare col suo carico, non è „ dovuto al capitano, che il nolo dell'andata, an- „ corchè il bastimento sia stato noleggiato per l'andata „ e pel ritorno „. Cit. Regol. di comm. art. 293.

„ Se il bastimento è trattenuto nel corso del suo „ viaggio per ordine di una potenza, non è dovuto „ alcun nolo pel tempo della sua detenzione, ove il „ bastimento sia noleggiato a mese, nè accresciuto di „ nolo, ove sia noleggiato a viaggio. Gli alimenti ed „ i salari dell'equinaggio, durante la detenzione del „ bastimento, sono riputati avarie „. Cit. Regol. di comm. art. 294.

(28) „ Il capitano è pagato del nolo delle mer-

58 Se poi affatto le mercanzie deperiscono o per naufragio o per arrenamento o per furto o per altra irresistibile forza, il caricatore che ha perduto le merci non deve perdere anche l'emolumento che pel capitano si è stabilito; ma gli effetti di tale disgrazia in comune sofferta si deve anche nelle comuni proprietà sopportare. Quindi è che pure il capitano deve restituire anche le anticipazioni, che avesse ricevuto. Al capitano non è però vietato di porre una convenzione in contrario; perchè il contratto del capitano, per diriggere il viaggio di un bastimento, dal contratto di società è diverso. Nel contratto di società vi è incertezza tanto di lucro che di perdita. Nel contratto poi della direzione, che il capitano fa di un bastimento, è certa la fatica e può esser certa la mercede secondo il tempo e le convenzioni fissata (29).

„ canzie gettate in mare per salvezza comune, in ra-
„ gione di contributo „. Cit. Regol. di comm. art. 295.

(29) „ Non è dovuto alcun nolo per le mercanzie
„ perdute per naufragio, o arrenamento, rubate dai
„ pirati, o prese dai nemici. Il capitano è obbligato
„ a restituire il nolo, che gli sarà stato anticipato,
„ se non vi è convenzione in contrario „. Cit. Regol. di comm. art. 296.

59 Se le merci vengono ricuperate, il capitano dev' essere pagato della sua opera fino al punto che venne fatta. Deve poi essere il capitano intieramente pagato; se alla ricupera contribuisce, e se trasporta le merci ricuperate nella loro primitiva destinazione (30).

60 Quando si può fare il riscatto delle merci, alcuno non si può escludere dal concorrere a ricuperare i perduti capitali; ma tutti devono contribuire allo stesso riscatto. Questa contribuzione dev'essere al differente capitale di ciascuno necessariamente proporzionata. Questo capitale si considera tutto a moneta, e si misura col prezzo che corre per le diverse specie di mercanzie nel luogo dello scarico. Nello stabilire la proporzione del contributo si devono dedurre e sempre intatte devono essere le spese la metà del valore del bastimento e la metà del nolo. Neppure in contribuzio-

(30) „ Se il bastimento e le mercanzie sono ri-
„ scattate, o se le mercanzie sono salvate dal nau-
„ fragio, il capitano è pagato del nolo sino al luogo
„ della preda o del naufragio. Egli è pagato del nolo
„ intero contribuendo al riscatto, qualora conduca le
„ mercanzie al luogo della loro destinazione „. Cit.
Regol. di comm. art. 297.

ne si mettono i salari dei marinari, ed anche questi vengono fra le spese annoverati (31).

61 Quando fosse compiuto il trasporto delle merci, e queste non fossero ricevute da quegli, a cui furono indirizzate; allora il carico si lascia negli officii doganali. In mancanza di questi officii si lasciano in una pubblica depositeria. In deficienza poi anche di una pubblica depositeria, si ricorre all' autorità del giudice per far prefigere un termine alla consegna o ricevimento delle merci, e, scorso il quale senza effetto, per distinare il luogo, onde lasciare in deposito le stesse merci a carico e rischio di chi le ha rifiutate o di chi sarà di ragione. Il rifiuto di chi ha l' indirizzo delle merci può essere anche giustificato; ma intanto le stesse merci non devono essere riportate indietro con nuovo dispendio e pericolo. Il capitano potrebbe presso se medesimo rite-

(31) „ La contribuzione pel riscatto si fa sul „ prezzo corrente delle mercanzie al luogo del loro „ scarico, fatta la deduzione delle spese e sulla metà „ del bastimento e del nolo. I salari de' marinai non „ entrano in contribuzione „. Cit. Regol. di comm. art. 298.

nere le merci rifiutate; poichè nella consegna fu a lui dichiarata la fiducia del proprietario. Il capitano però non si può lungamente trattenere nel luogo del suo arrivo; e perciò deve prima di sua partenza far tutti gli atti espletivi di sua obbligazione. Nel diritto commerciale sembra non esserci alcuna legge, che ordini al capitano il deposito delle merci rifiutate; ma è falsa tale apparenza. Questo vuoto sarebbe sempre riempiuto dalla comune e civile ragione; ma chiaro a noi pare, che la legge commerciale il comandi. Con espressa legge, in fatti al capitano il deposito ingiunge delle rifiutate merci, quando in caso di tale rifiuto al pagamento si provvede del capitano. Imperciocchè si prescrive, che, dopo soddisfatto il capitano sulla vendita delle merci rifiutate, lo stesso capitano può *del soprappiù coll'autorità del giudice fare ordinare il deposito*.

62 Si ricorre al giudice per autenticare il rifiuto, se provenga da semplice volontà di non ricevere la spedizione, ovvero per far visitare e verificare il cattivo trasporto, se dello rifiuto fosse cagione.

63 Il capitano dev' esser pagato del suo viaggio; e perciò in caso di rifiuto, ha diritto di

domandare la vendita delle merci per essere col prezzo delle medesime soddisfatto. Se il prezzo delle merci non giunge a soddisfarlo, egli ha il regresso contro il caricatore; ma non può giammai ritenere le merci a causa del pagamento (32). Il capitano ha diritto di esser pagato del suo nolo con quella preferenza, di cui abbiamo parlato nel capo primo di questo secondo libro. Il bastimento è affetto al pagamento di questo nolo; ma il capitano, prima di perseguitare il bastimento, deve dalle mercanzie cercare la propria soddisfazione. Su queste mercanzie però cessa ogni diritto del capitano, dopo lo spazio di quindici giorni; perchè chi le ri-

(32) „ Se colui, a cui si fa l' indirizzo, ricusa „ di ricevere le mercanzie, il capitano può, coll' au„ torità del giudice, farne vendere l'occorrente pel „ pagamento del suo nolo, e far ordinare il deposito „ del soprappiù. Se le mercanzie non bastassero, egli „ conserva il suo regresso contro il caricatore. Il capi„ tano non può ritenere le mercanzie nel suo basti„ mento per mancanza del pagamento del suo nolo. „ Egli può nel tempo dello scarico domandare il de„ posito in terza mano fino al pagamento del suo „ nolo „. Cit. Regol. di comm. art. 299. e 300.

ceve non deve rimanere per più lungo tempo nella incertezza dell' uso sullo intiero capitale delle merci a lui pervenute. Cessa subito ancora ogni diritto del capitano sopra le merci da lui consegnate, se non ha impedito con alcun formale atto il qualunque passaggio che in terze mani delle stesse merci è avvenuto. (33) Quando però il capitano non fosse stato pagato; a lui, anche senza esercitare alcun atto delle merci persecutore, resta l' azione di perseguitare quegli, cui ne fece la consegna. In sussidio ha diritto pure di agire contro il caricatore e quindi appresso contro il bastimento. Quando poi un qualche fallimento accadesse in coloro, contro cui ha diritto il capitano di rivolgersi: al me-

(33) „ Il capitano pel suo nolo ha una prefe-
„ renza sulle mercanzie del suo carico, duranti i
„ quindici giorni dopo la loro consegna, se esse non
„ sono passate in terza mano. In caso di fallimento dei
„ caricatori, o riclamanti, prima che sieno spirati i
„ quindici giorni, il capitano è preferito a tutti i cre-
„ ditori pel pagamento del suo nolo e delle avarie,
„ che gli sono dovute. In nessun caso il caricatore
„ può dimandare diminuzione sul prezzo del nolo „.
Cit. Regol. di comm. art. 301. 302. e 303.

desimo capitano pel pagamento del nolo e dei danni nel viaggio sofferti la preferenza sopra ogni altro creditore appartiene; purchè però non sieno decorsi quindici giorni dalla consegna delle mercanzie. In alcun caso il caricatore non può domandare diminuzione sul prezzo del nolo.

64. Quando un negoziante mette in viaggio le merci, dimostra col fatto che nel luogo del carico non evvene un assoluto bisogno. Il negoziante dunque non potrebbe contare nel luogo del carico sul danaro che si promette di ricavare nella spedizone delle stesse merci: e siccome col danaro pronto sulle mani può avere l' incontro di formare nuove speculazioni, e queste possono fargli sperare un più esteso e sicuro profitto delle merci poste in viaggio; così gli si ammette di ritenere a se il danaro del nolo, e pel medesimo nolo di abbandonare in vece le merci. Il noleggiante non si può gravare di questo abbandono; perchè si deve considerare come un patto che nel noleggio è comandato a bene pubblico col non far perdere ai commercianti la sopravvenienza di nuovi contratti e la occasione di migliori guadagni.

65. Se poi dalla deteriorazione delle merci lo abbandono venisse promosso, allora questo abbandono è giustamente vietato. Nel carico si fonda la

garanzia del nolo, come abbiamo altrove osservato. Sotto nome di nolo è compresa tanto la corrisposta spettante al proprietario del bastimento quanto l'onorario del capitano: ed anzi l'emolumento del capitano si chiama precisamente nolo; perchè il capitano è quello che rappresenta il proprietario in faccia del caricatore. I salari della gente di equipaggio sono spese anche esse comprese nel nolo. Se il caricatore non paga il nolo; le merci caricate si vendono a prezzo reperibile: e, se non è sufficiente la vendita per la soddisfazione del nolo, il caricatore deve supplire con altri suoi capitali. Se poi la vendita è superiore al prezzo del nolo, il caricatore deve avere per se la soprabbondante somma. Il caso dell'abbandono è diverso da quello dello rifiuto. In caso di rifiuto il capitano effettuare o tentar deve la vendita per non appropriarsi un capitale maggiore, che non gli spetta, ed in cui non ha diritto alcuno che pel nolo. Il valore delle merci non si suppone più basso del nolo; ma le spese per provare il rifiuto le spese di magazzenaggio e le urgenze di un capitano in un forastiero paese possono giustificare una vendita inferiore al medesimo nolo. In caso poi di abbandono, il capitano non è obbligato a vender le merci;

perchè lo abbandono gliene trasferisce la proprietà del dominio. Nella vendita susseguente allo rifiuto il caricatore sente il vantaggio della buona ed il discapito della cattiva vendita. Nella vendita susseguente allo abbandono, il caricatore non sente il vantaggio della buona vendita, che al capitano per abbandono appartiene; e perciò della cattiva vendita neppur deve sentire il discapito.

66. Nelle leggi commerciali non si parla dell'emolumento, che si aggiunge al nolo e che si chiama *capello o cappa* od anche *primaggio*, e che, secondo lo stile del commercio, è una quinta parte dello stesso nolo in ogni luogo, a riserva dell'Oceano, ove il *capello o cappa* è la decima parte del nolo. Questo emolumento si dà per la buona custodia delle merci. Le leggi non comandano il pagamento della cappa. Io credo pertanto che, senza essersi convenuto per patto, il pagamento della cappa non sia obbligatorio. La buona custodia delle merci è dovuta per essenza del noleggio, e questa buona custodia rimane nel nolo rimunerata.

67. Se per la custodia delle merci si aggiungono le diligenze non necessarie, l'emolumento sarebbe una rimunerazione di un inutile

atto. Se il noleggiatore, che un piacere ha ricevuto dalla straordinaria e spontanea benchè vana vigilanza del capitano, vuò rimunerare una tale attenzione, potrà prender norma dall' uso commerciale per misurare la sua stessa rimunerazione; ma l' uso commerciale io credo che dar non possa giammai alcun titolo di poter avere la cappa, che, non ostante qualunque contrario uso od abuso, come ogni altra mancia, sarà sempre spontanea.

68. La cappa ed ogni mancia non appartiene poi ai proprietari nè ai noleggiatori dell' intiero bastimento. Nè i proprietari nè i noleggiatori dell' intiero bastimento han che fare colla custodia rimunerata dalla cappa od altra mancia. La cappa ed ogni altra mancia spetta dunque a tutte le persone di equipaggio, non escluso il cappellano il medico e il cerusico, in proporzione del loro stipendio, che tutte nel bastimento colle loro rispettive incombenze si trovano al solo e comune scopo riunite pel buon trasporto delle merci o dei passaggieri, e che tutte nelle diverse circostanze attendono all' esito del migliore trasporto.

69. Il trasporto è la cosa od oggetto sociale, e per causa del trasporto la cappa ed ogni altra

mancia deriva. È comune ogni guadagno, che anche un solo socio fa sulla cosa sociale. Quindi la cappa ed ogni altra mancia si deve dividere come il prodotto della cosa sociale (34).

70. Questa mia opinione sembra esser conforme a quella perfino degli antichi tribunali; mentre l'Azuni riferisce, che nel giorno 11. Febrajo 1773. dal Consolato di Nizza fu esclusa la pretensione a titolo di cappa, sebbene si trattasse di un bastimento proveniente dall'Oceano, dove, come abbiamo accennato, la cappa per uso è anche minore di somma.

71. Alcuni credono che il bastimento gli attrezzi il nolo e le merci respettivamente tra il capitano ed il caricatore non abbiano alcun *privilegio* per quella obbligazione, che deriva pei danni nel negato caricamento e nella ritardata o precipitosa partenza. Noi convenir non pos-

(34) „ Cum specialiter omnium bonorum societas „ coita est: tunc et heredit as. et legatum, ET QUOD „ DONATUM EST, aut qu aqua ratione adquisitum, „ COMMUNIONI ADQUIRETUR „. Leg. 2. ff. Pro socio. „ Coiri societatem et simpliciter licet: et si „ non fuerit distinctum, videtur coita esse universo- „ rum, quæ ex quæstu veniunt „. Leg. 7. Eod.

siamo in siffatta sentenza; perchè i danni anche in questo caso hanno la sorgente dallo inadempimento del noleggio, che appunto per la sua intiera osservanza il privilegio gode sopra il bastimento gli attrezzi il nolo e le merci.

72 Il noleggiante non può ritenere le merci sul bastimento per mancanza del nolo. Egli deve farne o cercarne la consegna nel porto col contestuale pagamento. L' affezione del nolo è sopra ogni parte del carico, ch'è compreso nello stesso contratto. Quindi appartiene al noleggiante di perseguitare tutto il carico o la parte che maggiormente gli aggrada dello stesso carico per esser pagato.

73 Se per qualche urgenza si deve affrettare lo scarico, il capitano non ha diritto d' impedirlo senza prima esser soddisfatto del nolo. Egli ha però il diritto di scaricare presso un depositario e col vincolo dello stesso nolo. Quando il capitano al caricatore permetta liberamente lo scarico, questa permissione un atto è che attesta la sua sicurezza di esser pagato dal caricatore senza la garanzia delle merci. Quando dunque le merci si sieno vendute con passaggio in terze mani, non può il capitano verso il possessore il privilegio affacciare sulle merci per es-

rere state affette al suo nolo, essendo stata dal suo fatto distrutta una tale affezione. Può bensì esercitare il privilegio, quando a terze mani le merci non sieno ancora passate, o sul danaro del compratore non sia stato pagato.

74 Il locatore non potrebbe dalle merci ricavare il suo nolo, se non avvenisse delle stesse merci lo scarico. Quindi è che le spese dello scarico devono esser sempre al nolo anteposte per esser fatte anche in beneficio dello stesso nolo. A quelle poi dello scarico le spese di magazzinaggio si devono preferire (35). Questi medesimi principii già da noi sono stati altrove osservati (36).

75 Il pagamento del nolo rimane prescritto, quando è terminato l'anno dal compimento del viaggio. Il compimento non è del viaggio, quando il bastimento approda nel luogo dello scarico; ma quando si è fatto il medesimo scarico. La prescrizione di un' anno allegar però

(35) „ Si merces horreorum, vel areæ, vel „ vecturæ jumentorum debetur, hic potentior erit „ Leg. 6. §. 2. ff. Qui potior in pign.

(36) Si osservino nel capo 2. del presente libro i §§. 21. 35. 41. e 44. e nelle note i num. 14. 15. e 16.

non si può quando il nolo dentro l'anno stesso sia stato chiesto in giudizio o dal caricatore sia stato ammesso e promesso con cedola o obbligazione o confessione desunta pur dai conteggi.

76 La prescrizione non ha luogo, quando il caricatore fosse creditore del capitano tanto per vendita fatta dallo stesso capitano quanto per qualunque altro titolo nato nel tempo del trasporto o dentro l'anno dal compimento del viaggio; poichè si suppone che il capitano abbia avuto intenzione di soddisfarsi colla proporzionata compensazione del suo debito col credito del suo nolo. La prescrizione neppure ha luogo, quando il debito fosse stato per qualunque causa impugnato. Il silenzio sul credito del nolo fa conoscere che il capitano non ha voluto colla sua retta domanda del nolo dare una occasione di controversia, ed ha voluto piuttosto perdere il suo stesso credito, che esporsi a piatire sulla pretensione anche remota ed ingiusta da lui nel caricatore preveduta. Quando dunque si sia fatto luogo contro il capitano ad una domanda del caricatore, questa domanda il diritto riconduce del nolo, che dalla prescrizione già era perpetuamente bandito. Il nolo dunque

per via di eccezione si deve compensare, quando prima non fosse stato soddisfatto: e, se per mancanza di debito nel capitano, luogo non avesse la compensazione, sempre il diritto rinacquistato del nolo per la distrutta prescrizione costringerebbe il caricatore a pagarlo.

77 Se dentro i quindici giorni si è fatto qualche atto pubblico pel pagamento, la prescrizione de' quindici giorni non si può allegare contro l' affezione del nolo sul carico; poichè il pubblico atto la prescrizione distrugge con corroborarne invece il diritto da non potersi più estinguere senza la prescrizione richiesta contro le azioni giudizialmente dedotte, che hanno luogo dopo altri trent' anni.

78 Lo abbandono delle merci anche per causa di deterioramento si ammette; quando il deterioramento avvenga dal solo colo dei liquidi, e non già da diminuzione di prezzo nè da rottura dei vasi e neppure da qualunque altro disgraziato accidente (37)

(37) „ Il caricatore non può abbandonare pel „ nolo le mercanzie diminuite di prezzo, o deteriorate „ per loro vizio proprio, o per caso fortuito. Se tut- „ tavia le botti contenenti vino, olio, mele, ed altri

79 A me pare che siccome ogni diritto del locatore verso il caricatore ha la sorgente dal noleggio; così mi sembra, che debba perfino la indennità godere il grado di preferenza al pari del nolo, di cui la indennità è un accessorio; e l'accessorio sempre segue la natura della cosa principale.

80 Quando il noleggiatore che ha sofferto lo scolo dei liquidi contenuti dentro alcuni vasi, non vegga essergli conveniente l'abbandono del carico per la conservazione dei liquidi contenuti dentro gli altri vasi, non può abbandonar gli uni e conservar gli altri; perchè gli uni e gli altri formano un solo carico come porzioni di una sola cosa intieramente affetta pel nolo. Questo principio non avrebbe luogo, quando i liquidi di alcuni vasi formassero un carico diverso dai liquidi degli altri vasi; e la diversità del carico risulta dalla diversità del contratto o della polizza.

81 Ha luogo l'abbandono, sebbene lo scolo nasca dal cattivo stato delle botti o vasi. Do-

---

„ liquidi hanno talmente colato, che sieno vuote, o „ quasi vuote, le dette botti potranno essere abban- „ donate pel nolo „. Regol. provv. di comm. art. 304.

veva il capitano osservarle; mentre, quando egli le ha ricevute, nel suo ricevimento si prova col fatto suo il buono stato di esse. Il buono stato però delle botti o vasi non è comprovato dal fatto del capitano, quando non accada lo scolo. Quindi è che non ha luogo l' abbandono, quando non sia lo scolo avvenuto. Il diritto commerciale nel permettere l' abbandono dei liquidi soltanto in caso di scolo, chiaramente l' abbandono proibisce in caso di muffo, acidità guasto od altro deterioramento e di minorazione di prezzo.

CAPO UNDECIMO

DEI CONTRATTI DI CAMBIO MARITTIMO OSSIA *ALLA GROSSA*

1 Il *contratto alla grossa* o *cambio marittimo* si chiama pure *contratto* a *ritorno*, ed è perfino conosciuto sotto la denominazione di *prestito a tutto rischio*. L'aggiunta della espressione *a tutto rischio* è quella che indica la distinzione di questo contratto da ogni contratto di prestito, sebbene vi abbia una qualche rassomiglianza; perchè tanto dal prestito conosciuto sotto il nome di *commodato*, quanto dall' altro chiamato *mutuo* è certamente diverso. Il cambio marittimo è un contratto di azzardo, vale a dire con forense vocabolo, è un contratto aleatorio, con cui si consegna una somma di danaro onde usarne in un viaggio di mare e onde averne coll' aggiunta del prezzo per lo rischio di perdita il rimborzo nella realizzazione in moneta del carico giunto a salvamento. Neppure il cambio marittimo si può confondere col contratto di società in accomandita, sebbene in parte abbia con questo pure una qualche par-

tecipazione. Tanto il capitale quanto il prezzo del rischio nel cambio marittimo perisce, come nella società in accomandita o intieramente o in proporzione del parziale o totale deperimento del carico; ma il prezzo del rischio nel cambio marittimo non si divide con misura dell' incerto guadagno. Il frutto del cambio marittimo o prezzo del rischio marittimo è determinato, e viene prelevato unitamente al capitale conservato sulla realizzazione in danaro del carico giunto a salvezza (1).

2 La denominazione di contratto alla grossa deriva dal grosso pericolo di perdita, cui questo contratto essenzialmente si trova esposto: e tale denominazione data è propriamente dai francesi per non confondere in alcuna maniera questo stesso contratto col vero contratto di cambio.

3 Quantunque un contratto la denominazione portasse di *cambio marittimo*; pure tale non sa-

(1) „ Trajectitiæ quidem pecuniæ, quæ pericu. „ lo creditoris mutuo datur casus, antequam ad de- „ stinatum locum navis perveniat, AD DEBITOREM „ NON PERTINET. Sine vero conventione, infortunio naufragii debitor non liberabitur. „. Leg. 4. ff. de nautico fœnore.

rebbe, quando espresso non fosse il patto di un frutto sul capitale somministrato. Senza il patto del frutto, il capitale diventa un grazioso mutuo da non perire a carico del sovventore. Sebbene qualcuno con soverchia fiducia della propria fama siasi fatto lecito d' inculcare una diversa massima; tuttavìa noi seguaci di molte loro buone idee non possiamo convenire a dire che il mutuo non faccia del mutuatario divenir proprietà ciò che al mutuante appartiene (2). Il mutuante non è che un creditore del mutuatario, quando egli nella consegna del capitale se ne spoglia di possesso e dominio (3). Il Mutuante non differisce in genere da ogni altro creditore; ma soltanto in ispecie per la diversità dei contratti che le differenti specie costituiscono dei creditori (4). La restitu-

(2) „ Indo mutuum appellatum est; quia ita a „ me tibi datur, ut ex meo tuum fiat. „ Instit. Quib. mod. re contr. oblig.

(3) „ Mutuum damus recepturi non eamdem spe- „ ciem, quam dedimus (alioquin commodatum erit „ aut depositum) sed idem genus. „ Leg. 2. ff. de reb. credit.

(4) „ Creditorum appellatione non hi tantum ac- „ cipiuntur, qui pecuniam crediderunt, sed omnes

zione si deve del mutuo anche quando il capitale mutuato intieramente perisca (5).

4 Si possono dare a cambio marittimo anche tutte le specie di mercanzie; ma queste non devono essere diverse per qualunque sostituzione della stessa specie, nè cangiar mai deve ad ogni evento e consumo il suo numero peso e misura, o devono essere ridotte a stima di danaro. Se questa diversità si potesse verificare, od in danaro questa riduzione non ci fosse, il sovvenuto esserne non potrebbe il proprietario, e la natura distrutta sarebbe del cambio marittimo.

„ quibus ex qualibet causa debetur. „ Leg. 10. et 11. de Verb. signif. – Credendi generalis appellatio est; „ nam cuicumque rei assentiamus, alienam fidem se- „ cuti, mox recepturi, quid ex contractu credere „ dicimur. – Leg. 1. ff. de reb. cred. – Creditum er- „ go a mutuo differt, qua GENUS A SPECIE; nam „ creditum consistit extra eas res, quæ numero men- „ sura continentur. „ Leg. 2. ff. de reb. credit.

(5) „ Is qui mutuum accepit, si quolibet fortui- „ to casu amiserit quid accepit, veluti incendio rui- „ na NAUFRAGIO aut latronum hostiumve incursu; „ nihilominus obligatus remanet. „ §. 2. Instit. Quib. mod. re contr. oblig. – Incendium aære alieno non „ exuit debitorem. „ Leg. 11. Cod. si certe pet.

5 Il contratto di cambio marittimo, si deve fare sempre in iscritto, e si può stipolare tanto per atto di pubblico Notajo quanto di privata scrittura. In questa specie di contratto esprimer si deve il capitale prestato e l' interesse che si stabilisce. Questo contratto si stipola colla esibizione delle sicurezze al prestante; e perciò devono esser precisati gli oggetti, che assicurano la imprestanza. Questo contratto specifico di cambio marittimo è diverso dal generico contratto di cambio; e perciò deve nel contratto di cambio marittimo individuarsi, oltre le persone di chi dà e di chi riceve il danaro, anche il nome del capitano e del bastimento; come ancora l' epoca della restituzione, e se il prestito abbia luogo pel viaggio e per quale viaggio e tempo (6).

---

(6) „ Il contratto di cambio marittimo è fatto „ to avanti notajo, o con iscrittura privata. Esso con„ tiene il capitale prestato e la somma convenuta per „ l' interesse marittimo, gli oggetti, sui quali il pre„ stito è assicurato, i nomi del bastimento e del ca„ pitano, quelli di chi dà e di chi riceve il da„ naro, se il prestito ha luogo per un viaggio, per „ qual viaggio e per qual tempo, l' epoca del rim„ borso. „ Regolam. provv. di Comm. art. 305.

6 Il datore ha diritto per legge di porre nel contratto il nome del capitano per maggiore sicurezza del cambio; ma quando specificato non fosse il nome del capitano, si presume in questo silenzio che il datore al prenditore la facoltà conceda di cangiarlo a sua posta. Quando espresso sia il nome del capitano, ed al nome aggiunta non si trovi la clausola, *o chi per esso*, si suppone che il datore abbia voluto per patto la notizia della rimozione del capitano per maggiore sicurezza del cambio. Non si può però credere che abbia il prenditore rinunziato al diritto di rimuoverlo; perchè questa rinunzia esigerebbe una espressa dichiarazione.

7. Il contratto di cambio marittimo può, specialmente nel piccolo cabotaggio cadere anche sulla piccola somma di cento cinquanta franchi. In questo caso, senza essere redatto in iscritto la prova se ne ammette, per la tenuità, perfino coi testimonii; ma per una somma maggiore affatto non si ammette la prova testimoniale, senza indizio alcuno in iscritto, almeno sui libri o registri commerciali. Se in commercio s' impugna la verità di un contratto superiore a centocinquanta franchi, e non si può provare con alcun valido scritto, nè la

prova si vuole desumere dal partito o giuramento decisivo; alla deficienza delle altre prove colla testimoniale certamente non si supplisce. Espressa non si è dalla legge la pena di nullità nel cambio marittimo non redatto in iscritto; ma, se il contratto s'impugna, non si può dimostrare senza la scrittura, che per la prova dalla legge appunto è voluta. Il cambio marittimo di qualunque specie quando non fosse scritto, si prova col partito o giuramento decisivo; perchè questo estremo rimedio di prova non viene giammai dalla legge vietato.

8 Una carta scritta da uno e posseduta da un'altro può un principio essere od indizio di prova. Sebbene dunque difficile sia il caso che nel contratto scritto di cambio marittimo il nome manchi dei contraenti; pure nella possibilità di esso conviene avvertire, che per tale deficienza non è sempre nullo il contratto. Se manca il nome del sovventore, si presume esser quegli che in mani ha il contratto. Se poi manca il nome di chi prende la sovvenzione, non basta che il contratto sia scritto col suo carattere: ed anzi la deficienza della firma fa presumere che il contratto non sia stato realmente concluso. Quando però rimangono escluse

le presunzioni, il contratto deve avere il suo pieno vigore. Tali presunzioni escludere o corroborare si possono anche coi testimonii; perchè a sostenere il contratto una scrittura esiste. I testimonii non si ammettono in questo caso a provare la essenza dello stesso contratto; ma le circostanze accessorie.

9 La specificazione del bastimento è di molto interesse per la sicurezza del datore, quando questa specificazione mancasse, il prenditore in facoltà sarebbe di sostituirne uno ad un altro; e ciò nei pericoli del viaggio varia lo stato anche di resistenza.

10 È necessaria la stima degli oggetti che obbligati rimangono pel contratto di cambio. Quando non si determina la qualità delle merci per la sicurezza del cambio; allora obbligate sono a favor del datore anche le merci, che all' epoca del contratto di cambio non erano dal prenditor possedute. Ciò accade in fatti quando il prenditore la facoltà si riserva di poter negoziare nel corso del viaggio le merci obbligate e di poterne altre alle medesime sostituire. Quando uno non dichiara gli oggetti, sui quali viene assicurato il cambio, e dice che pel cambio stesso rimane obbligato il bastimento;

tanto il bastimento quanto le merci nel bastimento contenute non sono già insieme alla medesima obbligazione sottoposte. Il sovvenuto naturalmente cerca quanto gli è possibile di esser meno vincolato; e perciò non si può supporre, ch' egli si opponga alla naturale sua disposizione. Nella oscurità il patto deve a favor suo esser sempre inerpetrato. Il solo bastimento pertanto sarà in tal caso alla obbligazione del cambio solamente sottoposto. Quando poi non abbia il sovvenuto alcuna proprietà sul bastimento; allora si presume ch' egli non abbia voluto ingannare il sovventore col sottoporre ad una sua obbligazione il capitale altrui; e sotto il nome di bastimento sta il carico che nello stesso bastimento si contiene.

11 Se nella obbligazione del sovvenuto si fosse assicurato il cambio sopra un carico diverso da quello ch' effettivamente si è fatto, il contratto è nullo, sebbene fossero di eguale o maggior pregio; perchè il sovventore colla cognizione della vera qualità delle merci era probabile o possibile a non fare alcuna stipolazione. In fatti ognuno può aver fiducia maggiore o minore sopra una e non sopra un' altra qualità di merci, e può a suo modo un' idea

formarsene pel maggiore o minore rischio tanto di viaggio quanto di vendita. Criminalmente ancor si procede per la falsità, quando il carico si fosse preparato prima del contratto di cambio; perchè coll'inganno si è ottenuta una sovvenzione, che senza esso avuta non si sarebbe. Il prender una somma contro la volontà del proprietario e coi raggiri è sempre un furto. È anzi un furto qualificato; perchè sulla buona fede è commesso. Se anche il carico si fosse cangiato dopo il contratto di cambio, il silenzio pure del sovvenuto verso il sovventore merita di essere ugualmente punito. Quantunque dal sovvenuto stesso si provi, che il cangiamento per imprevedute circostanze sia stato fatto; tuttavia il silenzio di tal cangiamento è un indizio comprovante la volontà di profittare del denaro ad onta della intenzione del proprietario, che si teme contraria. Se la diversità del carico l'azione somministra di una criminosa processura; molto più dunque questo stesso cangiamento di carico è un ben giusto titolo per annullare il contratto.

12 Ci si aggiunge alle volte l'epoca dello rimborso, per distinguerlo dalla durata del cambio; ma quando quest'epoca non sia es-

pressa, lo rimborso è al termine della durata del cambio. Se nel cambio marittimo non fosse determinato il viaggio ed il tempo, la prova testimoniale neppure s' implora per conoscer questa determinazione. Se pertanto non si ha dal contratto la durata, conviene desumerla dalle clausole della convenzione, come sarebbe per esempio dall'epoca dello rimborso o dalla somma con titolo d' interesse fissata; perchè appunto nelle stesse clausole si rintraccia la comune intenzione dei contraenti: e quando le une si spiegano per mezzo delle altre, ne risulta sempre il vero senso dell' intiero contratto. (7) Quando l' epoca conoscer non si potesse dalle altre parti del contratto, si ricorre alla consuetudine locale della stipolazione; poichè in mancanza del fatto contrario si presume sempre che i contraenti si sieno allo stile uniformati del luogo. (8) Se poi

(7) „ Quod factum est, cum in obscuro sit, ex „ affectione cujusque capit interpretationem. „ Leg. 168. ff. de reg. jur. – Quotiens in stipulationibus „ ambigua oratio est; commodissimum est id accipi, „ quo res, qua de agitur, in tuto sit. „ Leg. 80. ff. de Verb. obligat. Leg. 12. ff. de reb. dubiis.

(8) „ Semper in stipulationibus et in cæteris „ contractibus id sequimur quod actum est, aut si non

le altre parti del contratto e neppur l'uso possono determinare la durata di un marittimo cambio : si tiene per certo che sia fatto soltanto per l'andata. Quando in fatti uno noleggia un bastimento, non può fare il contratto per rimaner nel luogo dove dirigge il viaggio. È perciò che nei noli e negli armamenti colla parola viaggio restan compresi l'andata ed il ritorno. Nei contratti poi di cambio marittimo si prende il capitale od il danaro per l'andata e trasporto in un luogo senza bisogno dello stesso capitale o danaro per lo ritorno. Sotto nome pertanto di viaggio s'intende solamente l'andata o solamente il ritorno. In conseguenza, se anche per lo ritorno si ritiene il capitale od il danaro; questo capitale o danaro si considera per un nuovo viaggio, quando il vocabolo *viaggio* non si fosse per convenzione diversamente spiegato e stabilito.

„ appareat, quid actum est, erit consequens, ut id „ sequamur, QUOD IN REGIONE, IN QUA ACTUM „ EST, FREQUENTATUR. Quid ergo, si neque „ regionis mos appareat, quia varius fuit? Ad id, „ quod minimum est, redigenda summa est. „ Leg. 34. ff. de Regul. jur.

13 Quando il capitale o danaro dato a cambio per un viaggio non si fosse restituito nell'andata, e si fosse per lo ritorno in una nuova speculazione impiegato; questo è un nuovo viaggio, ed il frutto per l'andata fissato non si deve pagare anche per lo ritorno: e senza giudiziale interpellazione non corre anzi specie alcuna di frutto; perchè per lo ritorno resta il rischio a carico del sovvenuto, che al medesimo rischio si è posto senza il consenso del sovventore.

14 Il cambio marittimo trasferisce il capitale del sovventore sul carico di un bastimento appartenente al sovvenuto. Il sovventore dunque deve conoscere tanto il carico quanto il bastimento, su cui vuolsi collocare il suo capitale. Questo carico e questo bastimento è affetto al marittimo cambio, e su l'uno e l'altro il sovventore si assicura. Senza la indicazione del carico e del bastimento, il contratto non è nullo; ma il sovventore pel suo capitale perde ogni privilegio ed affezione sul bastimento e sul carico.

15 Quando si provi che il datore a cambio non abbia posto ad alcun rischio il suo capitale; il contratto, benchè sia nominato di cambio, non può averne le conseguenze pel pagamento dei frutti od interessi. La clausola dunque che

dal datore alle volte si pone di *vuoto per pieno* per esimersi dallo rischio, non è garantita dall' attuale giurisprudenza di commercio, che l' antico abuso ne ha voluto distruggere. Chi un contratto stipola, che dalle leggi non è ammesso, ne risente la pena col vederlo annullato. Questa nullità è la sola pena dei contratti mal fatti; o dolo non si suppone, quando contro la legge i contraenti hanno insieme convenuto. La pena dunque, oltre gli effetti della nullità, non può essere estesa. Il prenditore pel bisogno del capitale, non si è frenato dal concorrere anch' esso alla violazione della legge; e non deve avere un premio col non pagar alcun interesse pel capitale, che ha ricevuto. Il rischio accresceva l' interesse; ma la non esistenza del rischio non distrugge la capacità di ogni frutto nel capitale somministrato. Quindi è che l' accrescimento dell' interesse si riduce a termini di ragione; come appunto si esprimono i dottori nei contratti usurari, che l' eccesso del frutto soltanto condannano e lo pongono *ad viam juris*. col computarlo sulla restituzione del capitale. Il datore pertanto; che l'abituale esercizio ha di commerciare e che nell' esercizio suo abituale ha la prova di ogni ne-

cessario requisito per dimostrar sempre fruttifero il suo danaro, ha diritto a titolo di danno emergente e di lucro cessante di avere un interesse del suo capitale secondo il saggio che nella piazza è corrente, e secondo che le leggi permettono; siccome abbiamo spiegato al capo 21. del primo libro.

16 La restituzione del capitale preso a cambio si chiama storno. Questo ha luogo per motivo di forza maggiore od anche per la volontà del prenditore prima che si eseguisca il cambio coll' incominciamento dei rischi.

17 Il contratto di cambio marittimo non s' iscrive nell' officio delle ipoteche. Imperciocchè la obbligazione inclusa di pagamento nel contratto di cambio marittimo produce l' azione di agire sopra gli stabili, come avviene nell' azione ipotecaria, e quest' azione si può esercitare sopra le diverse specie dei capitali che nella negoziazione al debitore appartengono. Affinchè però l' anteriorità del credito autenticamente risulti, ed il suo privilegio conservi, è necessaria dentro dieci giorni la iscrizione nella cancelleria del competente Tribunale di commercio. Se il contratto di cambio marittimo fosse poi formato fuori di Stato: in questo caso l'au-

tenticità risulta dai registri del viaggio, quando sieno tenuti nelle debite forme (9). Il contratto di cambio marittimo sia per apoca privaia o per pubblica scrittura non potrà privilegio alcuno acquistare senza essere iscritto, ed avere in tal modo l'autenticità della sua formazione; perchè i prestiti semplici non devono usurpare il carattere del cambio marittimo a pregiudizio degli altri. La cancelleria del commercio è il luogo, dove tutti gli atti di forme commerciali si eseguiscono e si ricevono. Per tali atti la medesima cancelleria supplisce pure all'officio delle ipoteche. La iscrizione pertanto del suddetto contratto si deve fare nella cancelleria del tribunale di commercio, e, dove questo tribunale non esiste, nella cancelleria del tribunale che ne sostiene le veci. Tale iscrizione, che fatta esser deve per comando

(9) „ Ognuno, che dà a cambio marittimo nello Stato, è obbligato a far iscrivere il suo contratto nei registri della cancelleria del tribunale di commercio, dentro i dieci giorni dalla data, sotto pena di perdere il suo privilegio, e se il contratto è fatto in paese estero, egli è sottomesso alle formalità prescritte dall' Art. 228. „ Regol. provv. di comm. Art. 306.

espresso di legge, sarebbe inutile per tutelare l' interesse degli altri dall' abuso di data, quando uno spazio illimitato o troppo esteso ci fosse per la iscrizione dopo la stipolazione. Questo spazio sarebbe poi stato illusorio, od esposto almeno a controversia, quando fosse determinato dallo incominciamento dei rischi; perchè sull' epoca di questo incominciamento non è improbabile di suscitar questioni. Quindi è che la iscrizione si può far subito, ch' è fatto il contratto; ma se il sovventore non cura di assicurare il suo privilegio entro dieci giorni, la legge dal medesimo privilegio insanabilmente lo esclude. Il contratto di cambio marittimo pertanto non stipolato in iscritto, e di cui, per mancanza di scrittura la iscrizione è impossibile, potrà nel piccolo cabotaggio e negli altri casi, che sopra ho contemplato, aver tutta la sua forza contro chi ha ricevuto il sovvenimento; ma non già esister potrà in tal contratto alcun privilegio ad altrui pregiudizio.

18 Sebbene il cambio marittimo sia formato con maggiori sicurezze di quelle contenute in una somplice lettera di cambio; pure quando nel contratto di cambio marittimo si spieghi la maniera del pagamento da farsi ad ordine,

ha per la esecuzione gli *stessi* effetti di una vera cambiale (10.)

19 Qualunque credito, compreso quello del cambio marittimo, si può cedere ad altri; ma quando si eseguisce colle forme ordinarie, questa cessione non gode la garanzia, che dalla girata in commercio è introdotta. Sebbene però la girata nel cambio marittimo sia *ad ordine*; la garanzia luogo ha per la solvibilità nella restituzione del capitale, e quando il viaggio sia giunto al buon esito, che la restituzione stessa non impedisca; poichè la girata del cambio marittimo non estende di sua natura e senza un patto contrario la sua garanzia fino ai frutti ed interessi. Il cessionario, che reintegra il cedente della somma data in cambio, acquista il diritto del cedente stesso sull' interesse o frutti del cambio; ma se questo interesse o frutto è dovuto a cagione della somma improntata,

(10) „ Ogni atto di prestito a cambio marittimo può esser negoziato per via di girata, s' egli „ è a ordine. In questo caso la negoziazione di quest' atto ha gli stessi effetti, e produce le stesse „ azioni in garanzia, che quella degli altri effetti di „ commercio. „ Cit. Regol. di comm. Art. 307.

non è giusta la garanzia di un frutto prodotto da una somma non propria di danaro. Il cedente si presume che soltanto garantisca la somma ch' egli riceve dal cessionario: ma siccome il ritiro del capitale può esser fatto per non esporlo al rischio del mare; così per allontanarsi dal rischio del mare estender si può dal cedente anche pei frutti la garanzia sulla solvibilità del debitore, senza di nuovo avvicinarsi al rischio marittimo e per quando fosse felice il viaggio. (11) La garanzia del capitale o dei frutti per qualunque contrario avvenimento sarebbe illecita ed in opposizione alla essenza del cambio marittimo.

20 Gli effetti del cambio marittimo non sono però eguali alle lettere di cambio anche sul calcolo dei frutti, che il capitale imprestato produce, senza una espressa contraria convenzione. L' interesse del cambio marittimo confonder non si può con quello dei cambi ordinari. Il rischio, che vi è congiunto, ne amplia il

(11) „ La garanzia di pagamento non si estende al profitto marittimo, a meno che non sia stato „ espressamente stipolato in contrario. „ Cit. Regol. di comm. Art. 398.

profitto a favore del sovventore. (12) Questo profitto deve avere un confine: e questo confine delle comuni regole bisogna che venga desunto. (13) Quando dunque neppur questo confine fosse fissato, si ricorre alla legge comune che lo prescrive; ma l' epoca non si può allora spiegare del contratto col mezzo dell' interesse.

21 L' interesse del cambio marittimo non è lecito secondo qualunque accordo fra le parti convenuto per stabilire un limite certo e generale ai sovventori, che anche sotto il titolo dei rischi potrebbero dell' altrui incapacità o bisogno agevolmente ed impunemente abusare. Le leggi ecclesiastiche non ci danno sull' in-

---

(12) „ Trajectitiam pecuniam, quae periculo creditoris datur tandiu LIBERAM ESSE AB OBSERVATIONE COMMUNIUM USURARUM, quamdiu navis ad postum adpulerit manifestum est. „ Leg. 1. de nautico fœnore,

(13) „ Cum dicas te pecuniam ea lege dedisse, ut in sacra urbe tibi restituetur, nec incertum periculum, quod ex navigatione maris metui solet; ad te pertinuisse profitearis, non est dubium, pecuniæ creditæ ULTRA LICITUM MODUM TE USURAS EXIGERE NON POSSE. „ Leg. 2. ff. de naut. foen.

teresse del cambio marittimo alcuna determinazione, come nelle altre specie di cambio per poterci pur ricavare un frutto anche più volte maggiore del capitale; ma dobbiamo attenerci anche in ciò alla legge giustinianèa, che, nel silenzio delle pontificie, tuttora è vigente nello Stato Romano. La legge comanda dunque che l' interesse del cambio marittimo non oltrepassi due terzi dell'asse, o sia capitale, che si divide in dodici oncie. Questa legge ha luogo anche nei contratti a viaggio e senza tempo determinato; perchè allora l' interesse cresce o diminuisce a proporzione che cresce o diminuisce il viaggio. (14)

22. Il cambio marittimo iscritto nella cancelleria del tribunale di commercio o nei registri del viaggio marittimo ha quella ipoteca, che in diritto commerciale si chiama affezione, sopra il corpo chiglia arredi ed attrezzi del bastimento sull' armamento sulle vettovaglie e sul carico. Gli effetti di questa ipoteca si pos-

(14) „ Illos vero qui erga stariis praesunt vel „ aliam licitam negotiationem gerunt USQUE AD „ BESSEM CENTESIMÆ USURARUM NOMINE „ IN QUACUMQUE CONTRACTU suam stipula- „ tionem moderari . „ Leg. 26. verb. *illos vero* Cod. De usuris.

sono dall' imprestante sperimentare tanto sopra la riunita totalità di questi oggetti quanto sopra una determinata parte di ciascuno. (15)

23. Il cambio marittimo non ha luogo senza essere assicurato. Il sovventore quindi ha diritto di agire per la nullità dell' intiero contratto, se prova essersi usato dal sovvenuto un qualche inganno per la conclusione colla mancanza del totale valore per la sicurezza dell' imprestito; ma quando non è certa la frode, la istanza del sovventore ha luogo soltanto per la somma eccedente la sicurezza del prestito. Il valore degli oggetti che formano la sicurezza della imprestanza si conosce dalle presenti o preesistenti convenzioni, ed, in deficienza delle une e delle altre, dalla stima dei periti. Sia poi concorso o no qualche inganno, per la somma eccedente la sicurezza del prestito, il sovvenuto non si può rifiutare

(15) I prestiti a cambio marittimo possono es-
„ sere affetti al corpo e chiglia del bastimento, agli
„ arredi ed attrezzi, all'armamento e sulle vettova-
„ glie, al carico, alla totalità di questi oggetti con-
„ giuntamente, o sopra una parte determinata di cia-
„ scuno di essi. „ Regol. provv. di comm. art. 309.

alla domanda d'indenizzo coi danni ed interessi al corso della piazza.

24. Quando il capitale affezionato alla somma del danaro ricevuto a cambio, per dolo di chi ne ha la sovvenzione, fosse minore della stessa somma, il contratto è nullo. Questa nullità dal sovventore dev' esser provata, ed al sovvenuto, spetta il diritto di esercitare o di abbandonarne l'azione. L'effetto della nullità stessa, quando sia domandata, esclude il percepimento dei frutti od interessi; ma libera in pari tempo da ogni rischio, e con tutti gli altri patti distrugge anche quello di ritardata restituzione.

25. Il sovventore, che conosce il dolo del sovvenuto, e che del dolo di lui può e vuò fare la prova, ha ragione di non lasciare affatto il suo danaro in mani esposto del sovvenuto che ha tentato in parte di frodarglielo; ma, se il sovvenuto non ha dolo, non deve, per un innocente sbaglio e reciproco anche col sovventore, rimaner privo di effetto nella sua speculazione e nelle fatiche al cambio marittimo succedute. Tale sconcerto nella negoziazione giustamente contro il sovvenuto si ammette in pena solamente del dolo ed in sicurezza del sovventore. Dal punto però che l' errore si ma-

nifesta, il sovventore ha diritto di non esporre a suo danno e ad altrui beneficio il proprio danaro; e per la somma, sulla quale non vi è un affezione corrispondente al capitale, si restringe il contratto e non già totalmente si annulla (16).

26. Il cambio marittimo è proibito, quando si assicura sul nolo del bastimento e sul futuro guadagno delle merci. È inoltre proibito il prestito ai marinari su i loro stipendii. Non ha in questi casi altro diritto il sovventore che di riavere la somma imprestata senz'alcun' interesse (17).

---

(16) „ Ogni imprestito a cambio marittimo fatto per una somma eccedente il valore degli oggetti, ai quali è affetto, può essere dichiarato nullo „ sulla domanda del sovventore, se sia provato, che „ vi è frode dalla parte del sovvenuto. Se non vi „ è frode, il contratto è valido sino alla concorrenza del valore delle cose affette al prestito, secondo la stima che ne è fatta o convenuta. Il soprappiù della somma presa a prestito è rimborsato con interessi a titolo di danni al corso della „ piazza. „ Cit. regol. di comm. Art. 310. e 311.

(17) „ Ogni prestito a cambio marittimo sul „ nolo da farsi del bastimento e sul profitto sperato „ dalle mercanzie è proibito. Il sovventore in questo

27 Il frutto di un cambio non diventa e non accresce mai la sorte del cambio stesso (18); ma quando il corso del cambio è finito, allora il frutto diventa ed accresce anch' esso la sorte del capitale. Il capitale dunque accresciuto può esser posto in un nuovo corso, dopoche il primo corso è ultimato. (19). Il danaro è si-

---

„ caso non ha diritto, che al rimborso del capitale, „ senz' alcun' intresse. Nessun prestito a cambio ma- „ rittimo può esser fatto a marinai o gente di mare „ su i loro stipendi o viaggi. „ Cit. regol. di Comm. Art. 312. e 313.

(18) Si osservino i §§. 57. e 58. del cap. 21. nel lib. 1.

(19) „ Placuit sive supra statum modum quis „ usuras stipulatus fuerit, sive USURARUM USU- „ RAS, quod illicite adjectum est, pro non adjecto „ haberi, et LICITAS PETI POSSE. „ Leg. 29. ff. de usur. – Præses provinciæ USURAS USURA- „ RUM condemnavit contra leges et sacras constitu- „ tiones. Ideoque Lucius Titius contra prolatam sen- „ tentiam injustam præsidis appellavit. Quæro cum „ non secundum legem hic Titius provocasset, an e- „ xigi possit pecunia secundum condemnationem? Mo- „ destinus respondit. SI SENTENTIAE CERTA „ QUANTITAS CONTINETUR, NIHIL PROPONI „ CUR JUDICATI AGI NON POSSIT. „ Leg. 27.

mile ad un fertile terreno. Siccome da un terreno anche fertile, se si lascia inoperoso, il frutto non si ritrae; così dal fertile danaro senza alcun atto il frutto non si percepisce (20). Il frutto del danaro dev' esser dunque domandato, e dalla domanda il corso del frutto principia, quando nella espressa legge non preesista una tale domanda od in un qualche contratto (21). Negli ordinari contratti di cambio non si può unire con una sola stipolazione un corso progressivo e succedente l' uno all' altro; perchè alla natura del cambio ripugna questa sua perenne e sempre uguale rigenerazione. Nel cambio però marittimo anche una sola stipolazione si ammette per convalidare il frutto da percepirsi dopo la ultimazione del viaggio. Il cambio marittimo impropriamente si chiama cambio. Esso è un contratto di sorte. Il frutto in conseguenza del cambio marittimo neppur si può anche per tale considerare. Quindi alla natura

---

„ ff. de rejudic. – Si vegga pure il §. 58. del cap. „ 21. nel lib. 1. colla nota 38.

(20) „ Si osservino i §§. 8. 36. e 49. del cap. „ 21. nel lib. 1.

(21) „ Si osservi il §. 54. del cap. 21. nel lib. 1.

non ripugna del cambio marittimo di stipolare un vero cambio sul capitale arrischiato da incominciare il suo corso dopo che il capitale sarà cresciuto o diminuito senza rischio di mare.

28 Sebbene affetto sia il cambio marittimo al corpo alla chiglia ed agli arredi od attrezzi del bastimento, ed anche all'armamento alle vettovaglie ed al carico; pure tale affezione non ha luogo, quando si sia convenuta la sicurezza del prestito sopra un oggetto particolare (22).

29 Quando il cambio si dice affetto al bastimento, non si possono dire affette le cose nel bastimento contenute. Il sovventore non può estendere per interpretazione un patto, ch'espres-

---

(22) Il bastimento gli arredi gli attrezzi l'armamento e le vettovaglie ed anche il nolo acquistato sono affetti per privilegio al capitale ed interesse del danaro dato a cambio marittimo sul corpo e sulla chiglia della nave. Il carico è egualmente affetto al capitale e agl'interessi del danaro dato a cambio marittimo sul carico. Se il prestito è stato fatto sopra un oggetto particolare del bastimento, o del carico, il privilegio non ha luogo che sull'oggetto, e nella proporzione della quota affetta al prestito. Regol. provv. di Comm. art. 314.

so egli avrebbe coll' impulso della sua maggiore sicurezza nel contratto naturalmente cercata. Se una maggiore obbligazione non si è dichiarata, non diviene maggiore per presunzione: mentre per canone costante di giurisprudenza le obbligazioni non si possono interpetrare a danno del sovvenuto, quando manifeste non sieno; come del pari è certo, che il contenuto non è compreso dal nome del contenente. (23)

(23 „ Labeo scripsit, obscuritatem pacti nocere POTIUS debere VENDITORI, qui id dixerit, quam emptori; quia potuit re integra certius dicere. „ Leg. 21. ff. de Contrah. Empt. – Cum quaeritur in stipulatione, quid acti sit, AMBIGUITAS CONTRA STIPULATIONEM est. „ Leg. 26. De Reb. Dub. „ In stipulationibus, cum quaeritur quid actum sit, verba contra stipulationem interpetranda sunt. „ Leg. 38. §. 18. ff. de verb. obligat. „ Quidquid adstringendae obligationis est, id nisi palam verbis exprimitur, omissum intelligendum est ac fere SECUNDUM PROMISSOREM INTERPETRAMUR: quia stipulatori liberum fuit verba late concipere. Nec rursum promissor ferendus est, si ejus intererit de certis potius vasis forte aut nominibus actum. „ Leg. 99. in princ. de Verb. Obligat.

30 L'affezione stessa neppure ha luogo contro i proprietari, quando il cambio sia stato fatto nel luogo, dov' esista l' abitazione o domicilio dei medesimi proprietari, senza il loro intervento od autentica loro autorizzazione (24).

31 Quando un bastimento debba essere riattato, sono affette le porzioni del bastimento stesso alle spese dello rimpalmo; ma non è giusto di procedere alla vendita od aggiudicazione delle parti del bastimento senza prima conoscere dentro ventiquattr' ore con una intimazione la prontezza del proprietario a cui le stesse porzioni appartengono (25).

---

(24) „ Un prestito a cambio marittimo, fatto „ dal capitano nel luogo dell'abitazione dei proprie- „ ri del bastimento, senza loro autorizzazione auten- „ tica, o loro intervento nell'atto, non dà azione e pri- „ vilegio, che sulla porzione che il capitano può ave- „ re sul bastimento e sul nolo. „ Regol. provv. di comm. art. 315.

(25) „ Sono affette alle somme prese a cambio „ marittimo, anche nel luogo dell' abitazione degli „ interessati, per *rimpalmo* e vettovaglie, le par- „ ti e porzioni dei proprietari, che non avessero som- „ ministrato il loro contigente, per mettere il ba- „ stimento in buono stato dentro le ventiquattr'ore

32 Dove sono i proprietari od i loro procuratori e legittimi rappresentntanti, non può il capitano formare un cambio marittimo ed obbligare i loro capitali senza loro intesa ed approvazione. Dove poi essi non sieno, il capitano è autorizzato dalla sua carica di prendere a cambio; perchè da lui se ne conosce il bisogno, senza che questo dia tempo a farsi conoscere eziandio da lontano. Il sovventore non deve il bisogno esaminare; perchè il sovventore nella sua incapacità potrebbe alla sovvenzione fare renuenza, e per questa renuenza sarebbe troppo esposto il commercio alla mancanza di soccorso nei suoi maggiori bisogni. All' incontro il capitano è un magistrato, che la fiducia possiede dei proprietari, e che la urgenza della circostanza essenzialmente conosce. Se poi senza bisogno il capitano prendesse a cambio, egli deve risarcire i danni ai proprietari; perchè sono avvenuti allora da un fatto suo senza neppure l' autorizzazione della legge.

33 Quando si moltiplicano i contratti di cambio prima che incomincino i rischi, i contrat-

---

„ dall' intimazione, che loro ne sarà fatta. „ Cit. Regol. di Comm. art. 316.

ti sempre servono a beneficio del prenditore; ma i posteriori non si possono esser firmati per togliere o diminuire i pericoli degli anteriori contratti, che a pericolo non sono innanzi della partenza. L' anteriorità i datori dunque non cedono ad un altro, che per salute dei primi datori non abbia formato il contratto. Quando dunque nell' atto della partenza il capitale posto in viaggio è suscettibile dell' affezione di ogni datore, tutti assieme si sono in un punto messi allo stesso pericolo in proporzione del capitale somministrato: e se accade la perdita, tutti la devono proporzionatamente sopportare.

34 I contratti però posteriori hanno la preeminenza, quando sieno formati durante il viaggio. In questo caso non si presume che il prenditore stipoli un nuovo cambio per proprio guadagno; perchè non si sarebbe ridotto a concluderlo nel corso del bastimento. Si suppone dunque che per necessità od utilità del carico ad un nuovo cambio s' induca: e siccome questa necessità od utilità risulta direttamente od indirettamente a beneficio e salute anche del cambio anteriore; così ha luogo la preeminenza in favore dell' ultimo sovventore, come ap-

punto risulta dai principii gia discussi nel primo capo del presente libro (26).

35 Il sovventore quando somministra il capitale od il danaro per merci o per qualunque oggetto che servir deve con suo consenso ad un viaggio di mare „ non può riavere il suo capitale o danaro, quando questo per caso fortuito sia deperito. La deperizione anche totale non sottrae però dalla intiera restituzione del capitale o danaro imprestato, quando avvenuta sia la deperizione per trasporto o caricamento in un legno diverso da quello indicato nel contratto di sovvenzione.

36 Il rischio al sovventore svanisce quando il carico passa spontaneamente e senza forza

(26) „ Le sovvenzioni fatte per l' ultimo viaggio del bastimento sono rimborsate a preferenza „ delle somme date per un precedente viaggio, quando anche fosse dichiarato, ch' esse sono lasciate „ per una continuazione o rinnovazione. Le somme prestate durante il viaggio sono preferite alle „ prestate prima della partenza del bastimento, e se „ vi sono più prestiti fatti, durante lo stesso viaggio, l' ultimo prestito sarà sempre preferito a quello, che l' avrà preceduto. „ Cit. Regol. di Comm. art. 317.

maggiore in un bastimento diverso da quello ch'è stabilito nella contrattazione. Se svanisce il rischio al sovventore, non gli svanisce anche il frutto o l' interesse. La forza maggiore si annovera essa stessa tra i casi fortuiti, ed è un effetto dello rischio a carico del sovventore. Quando però un danno è avvenuto sopra un bastimento scelto a capriccio ed in controvenzione del contratto, al bastimento se ne attribuisce la causa, sopra il quale dal sovventore non si è avventurata la sua sovvenzione. Il bastimento, su cui è caduto il contratto, era nella possibilità di sottrarsi al danno per ogni piccola circostanza. In fatti la differenza di ogni minimo componente la costruzione può il tutto variare in un bastimento. Un bastimento è perciò che alle volte si salva, quando gli altri benchè uguali miseramente periscono. La differenza del carico in quantità od in qualità produce pure un diverso andamento nel corso del mare. La differenza perfino del capitale e dell' equipaggio una diversità certamente cagiona. Giusto è pertanto che il danno possibilmente avvenuto per capriccioso traslocamento del carico non percuota chi non ebbe parte al traslocamento e che anzi un contrario patto ne aveva fissato. Col

traslocamento inoltre non si defrauda il sovventore anche del suo profitto; perchè dovuto è l' interesse o frutto del cambio dal punto della contrattazione, e questo interesse o frutto dal traslocamento del carico si cangia in pena del sovvenuto (27).

37 Il prenditore a sua posta separa il capitale obbligato per cambio marittimo da ogni altro capitale caricato sul bastimento. S' egli dunque pone a terra ed in salvo una parte del carico, su questa parte non entra il datore al percipimento di alcun interesse. Se però al prenditore, nel continuare il viaggio e prima che

(27) „ Il sovventore a cambio marittimo sopra „ mercanzie caricate in un bastimento indicato nel „ contratto, non soccombe alla perdita delle mercanzie, nemmeno per fortuna di mare, se esse sono state caricate sopra un altro bastimento, a meno „ che non sia legalmente comprovato, che questo caricamento ha avuto luogo per forza maggiore. Se „ gli effetti, su i quali il prestito a cambio marittimo ha avuto luogo, sono interamente perduti, e „ la perdita è accaduta per caso fortuito nel tempo e nel luogo dei rischi, la somma sovvenuta non „ può essere riclamata. „ Cit. Regol. di Comm. art. 318. e 319.

l' epoca del cambio sia finita, perisce l' altra parte del carico stesso; il datore sottoposto è alla perdita del capitale, su cui continuava il tempo a correre ed a produrre il profitto.

38 Quando convenuto sia il cambio per l' andata e ritorno, si può dare la circostanza che tale ritorno, per nuove anche semplici cagioni, più non abbia luogo. In questo caso il sovventore non si trova più esposto a que' pericoli del mare che per lo ritorno avea nel cambio contemplati, e pe' quali il frutto del suo capitale o danaro avea essenzialmente accresciuto. Quindi è che per la minorazione del pericolo, una minorazione si deve del frutto. Sebbene però sia per metà la minorazione del pericolo; pure per metà non dev' essere la minorazione del frutto. Se il sovventore ha fatto il cambio per ricavare quel frutto che descritto è nel contratto; non si può presumere, che il sovventore lasciar voglia inoperoso il suo capitale appena avesse per metà ottenuto il frutto, che proposto si era di guadagnarci. È perciò che senza giudiziale interpellazione il frutto dell' ordinario cambio a favore del sovventore nello ritorno decorre. Questo frutto a scanso di questioni nei casi speciali è generalmen-

te dalla commerciale giurisprudenza stabilito nell' aggiunta della metà del frutto acquistato nell' andata, vale a dire, il frutto è di due terzi, quando non ha luogo lo ritorno che si era contemplato nel cambio. Il fruttato convenuto in caso di rischio ha contemplato gli usi e le circostanze dei luoghi per non eccedere i limiti dell' onesto. Il frutto stesso dunque regola il caso senza rischio per gli usi e le circostanze dei luoghi stessi. Vedremo la medesima proporzione aver luogo nel premio dell' assicurazione marittima. L' assicuratore del mare ed il sovventore del cambio sono ambidue sottoposti alle stesse massime di giustizia, nè per l' impronto che questi fa con differenza dell' altro si può dalle stesse massime di giustizia escludere. La differenza dell'impronto è compensata dalla differenza del frutto. Il frutto però nello stesso modo e colla stessa proporzione diminuisce, se per la diminuzione la stessa causa si avvera.

39 Il contratto a tempo determinato non sottrae il sovventore dallo rischio che si rinviene dopo la scadenza, quando la restituzione od un sicuro deposito sia stato impossibile pel principio da noi pure sviluppato in altri capi, che alcuno non è obbligato ad adempiere le

impossibili condizioni: (28) ma si può stabilire un profitto maggiore in caso di maggiore durata del cambio; purchè questo aumento di profitto colla unione del profitto primitivamente fissato ad una somma non giunga, che anche dal diritto commerciale illecita sia riputata. (29) Il sovventore ha ristretto il guadagno in vista della ristrettezza del tempo pericoloso. La speranza inoltre ci concorse di avere dentro un epoca determinata la restituzione del cambio per servirsene con vantaggio in diverso contratto ed uso. Non è poi dovuto alcun frutto, quando non sia stato convenuto per l' epoca posteriore alla scadenza, e neppure questo frutto colla giudiziale interpellazione incomincia; perchè è un caso fortuito la impossibilità della restituzione, nè dal sovvenuto deriva.

40 Fra i casi fortuiti, che pregiudicano alla restituzione e all' interesse del sovventore non si possono certamente porre i cali e le diminuzioni o perdite, che accadono per vizio proprio della cosa o per fatto di chi ha preso a cam-

---

(28) Si osservino nel lib. 1. il §. 24 del cap. 14. il §. 6. del cap. 16., ed i §§. 18. e 22. del cap. 30.

(29) Si osservino nel presente capo i §§. 20. e 21.

bio marittimo (30). In caso anche di naufragio non deve il sovventore perder poi totalmente in qualsivoglia caso il suo capitale. Imperciocchè nel caso, che alcuni oggetti affetti al prestito sieno stati a salvamento condotti, si devono prelevare le spese di ricupera; e, sul valore residuale degli oggetti salvati ed affetti al prestito, si deve il sovventore soddisfare (31).

41 Lo spazio del tempo, dentro cui sta in rischio il capitale del sovventore, non è a capriccio di chi riceve a cambio. Questo spazio viene determinato dalle convenzioni espresse nel contratto; e quando nei patti non esiste questa precisione, alla medesima ha provveduto la legge: giacchè si è stabilito che lo accennato rischio si possa solamente verificare dal giorno in

---

(30) „ I cali le diminuzioni e perdite, che accadono per vizio proprio della cosa, ed i danni cagionati dal fatto di chi ha preso a cambio marittimo non sono a carico del sovventore „ Regol. provv. di comm. art. 320.

(31) „ In caso di naufragio, il pagamento delle somme prese a cambio marittimo è ridotto al valore degli effetti salvati e affetti al contratto, fatta però la deduzione delle spese di ricuperazione. „ Cit. Regol. di Comm. art. 321.

cui le merci sono caricate sino al giorno in cui sono le stesse merci consegnate a terra: e riguardo al bastimento agli attrezzi utensili armamento e vettovaglie dal giorno in cui il bastimento ha fatto vela sino al giorno in cui esso è ancorato o ha dato fondo nel porto del luogo della sua destinazione. Quindi è, che ad alcuno infortunio non soggiace il sovventore sulle mercanzie, se le stesse merci deperiscono dopo consegnate a terra dal porto o spiaggia fino al fondaco o al magazzeno o ad altra ulteriore destinazione. Neppure il sovventore sul bastimento ed attrezzi ad alcun pericolo è sottoposto, se il bastimento o gli attrezzi si sconquassano dopo che il medesimo bastimento si è ancorato o ha dato fondo nel porto a cui si era diretto. (32) o ha Annoverati vengono fra i rischi del

---

(32) „ Se il tempo dei rischi non è determi-
„ nato dal contratto, esso corre, riguardo al basti-
„ mento, gli attrezzi, utensili, armamento, e vetto-
„ vaglie, dal giorno che il bastimento ha fatto ve-
„ la, sino al giorno, in cui esso è ancorato, o ha
„ dato fondo nel porto del luogo della sua destina-
„ zione. Riguardo alle mercanzie, il tempo dei rischi
„ corre dal giorno ch' esse sono state caricate sul ba-

mare anche quelli che avvengono in qualunque spiaggia o porto, finchè non si compie il viaggio, ed al luogo non si arriva della sua destinazione.

42 Tanto chi dà quanto chi prende a cambio insieme contribuiscono agli infortunii comuni. Quando anzi accade qualche danno senza naufragio e senza arresto o presa o derubamento, l' infortunio va sopra il solo sovventore. Chi poi prende a cambio non si può sottrarre alla restituzione del medesimo cambio sul pretesto di avere avuto disgrazia con una totale o parziale perdita nel viaggio; ma deve giustificare che nella perdita in viaggio accaduta sono perduti què suoi capitali, ch' erano affetti al cambio, e sino al valore o somma presa in imprestito (33).

,, stimento, o nelle barche per recarvele, sino al ,, giorno, in cui sono state consegnate a terra,,. Cit. Regol. di Comm. art. 322.

(33) ,, Colui, che prende danaro a cambio ma- ,, rittimo sopra mercanzie, non è liberato dalla perdi- ,, ta del bastimento e del carico, se non giustifica, ,, che vi erano per conto suo degli effetti sino alla ,, concorrenza della somma presa a cambio. I sov- ,, ventori a cambio marittimo contribuiscono alle

43 Tanto il sovventore quanto l' assicuratore di un bastimento hanno un eguale diritto sugli effetti che vengono da un naufragio ricuperati, e deve soltanto la ripartizione dei medesimi effetti farsi proporzionatamente al respettivo loro interesse. Questa stessa ripartizione si deve inoltre fare colle formalità, che in questo secondo libro abbiamo esaminato al principio del capo secondo, Nella deperizione delle merci obbligate col cambio e delle non obbligate, la perdita è proporzionata. Ogni proprietario delle merci perdute si è posto allo rischio, tutti lo hanno sofferto, e tutti sulle cose salvate hanno diritto.

44 Sugli oggetti salvati non ha luogo il pagamento proporzionato dell' interesse; perchè dalla totalità del capitale condotto in salvo ricavar si doveva il frutto del cambio. Quando questa totalità non si è salvata; il profitto non è ricavato, e non si deve pagare. La circostanza di non aver potuto ricavare alcun frutto dalla disgrazia è nata, e non si può imputare alla vo-

---

„ avarie comuni in discarico dei sovvenuti. Le avarie „ semplici sono pure a carico dei sovventori, se non „ vi è convenzione contraria. „ Cit. Regol. di Comm. art. 323 e 324.

lontà del prenditore. Questi deve soltanto pagare l' interesse anche proporzionato, quando dalla salvezza del capitale ricevuto a cambio egli abbia potuto un proporzionato profitto percepire. Se il prenditore abbia avuto un profitto dal capitale del cambio, questo profitto appartiene pure al datore.

45 Siccome la natura del cambio marittimo è riposta nello rischio; così alla sua essenza è opposto qualunque contratto, che ne distrugga lo rischio ed il capitale ne assicuri. Quando un capitale maggiore del cambio si trovasse nel carico, e pel capitale maggiore un contratto esista che lo assicuri dallo rischio; in questo caso la perdita del capitale si divide in proporzione sullo riparto della robba condotta a salvamento tra il contraente dell' assicurazione e tra il contraente del cambio.

46 Quando il carico non sia intieramente affetto al cambio, la deperizione tra il carico ch' è affetto al cambio ed il carico che non è affetto al cambio proporzionatamente si ripartisce; perchè se in mancanza di altro capitale si potesse il sovventore appropriare tutto il carico rimanente, questo carico totale sarebbe affetto al cambio e sebbene venisse tale affezione

dal contratto esclusa. Il carico non affetto al cambio o spetta a terza persona, o costituisce un capitale pel sovvenuto d' interesse riservato e distinto dal contratto di cambio. Nel naufragio ed in altre disgrazie dunque, si sia o no salvato il solo carico affetto al cambio, ha sempre luogo la proporzionata ripartizione. (34).

47 Il sovventore del cambio marittimo si espone allo rischio che riporto è nelle sole vicende del mare. Quando dunque il sovvenuto abbia impiegato il danaro preso a cambio in merci sottoposte a quegl' infortunii, che alla cosa e non al mare sono inerenti; al sovvenuto spetta il danno, anche per niera disgrazia verificato. Neppur stipolar si può un patto, che al danno il sovventore sottoponga delle vi-

---

(34) „ Se v' è cambio marittimo, ed assicura-
„ zione sullo stesso bastimento, o sullo stesso cari-
„ co, il prodotto degli effetti ricuperati dal naufra-
„ gio è diviso fra il sovventore a cambio marittimo
„ pel suo capitale solamente, e l' assicuratore per le
„ somme assicurate, a proporzione del loro interesse
„ rispettivo, senza pregiudizio dei privilegi stabiliti
„ all' articolo 191. „ Cit. Regol. di Com. art. 325.

cende inerenti alle merci. Alcuni pensano, che il patto stipolar si possa di sottoporre il sovventore alle disgrazie, che sono casuali e non potestative, come sono lo scolo il calo e la diminuzione delle merci non che la trascuratezza e la imperizia del capitano e dell' equipaggio; ma io diversamente la penso. Imperciocchè non si deve il sovventore abbandonare mai al pericolo di esser frodato dal sovvenuto in preparare con apparenza e con propria cautela la rovina delle merci per sottrarsi dalla sua obbligazione verso il sovventore. La distinzione di eventi propriamente casuali e potestativi non basta per liberare il sovventore dal pericolo, da cui la commerciale giurisprudenza il vuole sottrarre. Molto meno il sovventore sottoposto è ai danni che derivano da colpa o negligenza o imperizia del capitano e di qualunque altra persona.

48 Se il capitale o danaro dato a cambio marittimo perisce dopo la stipolazione del contratto, e prima che l' epoca sia principiata dei rischi; certissima cosa è, che la perdita intieramente a carico resta del sovvenuto. Benchè la stipolazione sia fatta per un contratto a cambio; pure la vita di un tal contratto non prin-

cipia che al principio dei rischi (35). Neppure al sovventore alcun danno appartiene, se il capitale o danaro dato a cambio perisse sulla spiaggia o sui porti dopo estratte le merci dal bastimento. Il sovventore non si azzarda che sulle vicende del mare; ma quando non sia sicura la salvezza delle merci anche in terra, il sovvenuto deve antivedere prevenire e riparare a suo carico il danno (36). Se dunque dopo la stipolazione il capitale o danaro a cambio si perde, ovvero il contratto non si eseguisce, spetta il risarcimento dei danni a chi la esecuzione ha impedito verso chi dalla medesima esecuzione il vantaggio attendeva. Se il capitale dato a cambio, viene impiegato dal sovvenuto in oggetti che allo rischio del mare non sono esposti, al sovventore non appartiene il frutto, che lecito soltanto è a cagione dello rischio del mare; ma gli appartiene il frutto mas-

---

(35) Trajecticia ea pecunia est, quae trans mare „ vehitur: CAETERUM SI EODEM LOCI CON„ SUMATUR, NON ERIT TRAJECTITIA„. Leg. 1. ff. De foen. naut.

(36) In nautica pecunia ex ea die periculum „ spectat creditorem, ex quo navem navigare conve„ niat. „ Leg. 3. ff. de naut. foen.

simo che senza rischio di capitale in commercio o per legge, o per consuetudine, o per tolleranza dai tribunali communemente si ammette. Non vi è certamente bisogno di giudiziale interpellazione per l' incominciamento del frutto, come in altri casi avviene; perchè sempre dovuto è anche a titolo di danno emergente e di lucro cessante. Il frutto è duvuto essenzialmente dalla natura del contratto. Imperciocchè quando uno dà il suo capitale o danaro a cambio marittimo, nel contratto implicitamente con evidenza dichiara la sua volontà di non lasciarlo inoperoso e di procurarne il più possibile frutto collo esporlo perfino all' azzardo della fortuna.

49 La medesima teoria non è applicabile al caso della ritardata restituzione del cambio; poichè allora il vantaggio dell' azzardo al sovventore non s' impedisce. Alla volontà del sovventore il sovvenuto non si oppone, come fatto avrebbe dopo la stipolazione del cambio e prima della sua esecuzione. Può il sovventore infatti, dopo la salvezza del suo cambio, lasciare il suo capitale in riposo e senza frutto. Pel percepimento di questo frutto, dopo l' epoca de' rischi, a parer mio, il patto precedente o la giudiziale interpellazione bisogna. Scisse son tutte le opi-

nioni dei giureconsulti sulla necessità del patto precedente o della giudiziale interpellazione pel percepimento del frutto nel capitale o danaro dato a cambio fuori dell' epoca propriamente dichiarata dei rischi; ma la rettitudine delle loro massime non mi sembra bene applicata per la confusione delle circostanze, ch' essi fanno. Imperciocchè diverso è il caso all' epoca precedente al viaggio da quello all' epoca posteriore. Per tal differenza nel primo caso appunto non è dunque pei frutti dovuta quelle giudiziale interpellazione che nell'altro caso precisamente abbisogna.

5o Siccome ogni azione risultante dalle lettere di cambio abbiam veduto che rimane giustamente prescritta dopo cinque anni; così per le stesse ragioni ogni azione risultante dal cambio marittimo è prescritta dopo il quinquennio dalla data del contratto. La prescrizione delle lettere di cambio prende la data dalla scadenza e non dal giorno che si trae, nè dal giorno dell' accettazione; ma la prescrizione del cambio marittimo prende la data dalla sua formazione. La ragione di questa differenza consiste, che nel cambio marittimo non si conosce mai l' epoca precisa della' scadenza. La prescrizione un' epoca precisa richiede. Nelle cambiali la sca-

denza è sempre di data certa dopo l' accettazione, nè la prescrizione potrebbe aver mai luogo prima della scadenza; perchè fino alla scadenza non incomincia l' esistenza di alcun' azione. Anche nel cambio marittimo non vi è azione fino alla scadenza: ma siccome non si conosce; così è di mestieri il fissarla con quella certezza di data, che meglio ritrovar si può fuori della data, in cui venne stipolato il contratto.

51 Nel fine del contratto di cambio marittimo fanno alcuni menzione dei contratti di *colonna* di *accomenda* e d' *implicita*. Essi contengono dei patti, che si giudicano colle regole del comune diritto. Siccome però questi medesimi patti costituiscono un contratto, che si pratica solamente in commercio; così diremo che il contratto di *colonna* è una convenzione tra il padrone del bastimento i marinari ed uno o più mercanti di mettere in comune il bastimento per parte del padrone, le fatiche per parte dei marinari, e le merci per parte dei mercanti, e ciascuno A PROPRIO RISCHIO per ricavarne un PROFITTO da ripartirsi IN COMUNE con una determinata proporzione.

52 L' accomenda, o *impietta* è un contrat-

to, in cui uno per un viaggio marittimo somministra robbe o danaro e l' altro l'opera sul bastimento collo rischio di perder ciascuno la sua proprietà e colla speranza di ricavarne un comune profitto da ripartirsi secondo i patti. Quando questi patti non ci fossero, la ripartizione si fa eguale; mentre se avesse dovuto aver luogo una disuguaglianza, si sarebbe conosciuta e fissata.

53 L' *implicita* è il contratto stesso di accomenda colla sola variazione, che chi pone la fatica o l' industria, prende sul guadagno un tanto per cento.

54 Ella è chiarissima cosa che i contratti di colonna di accomenda e d' implicita non possono entrare nella classe dei contratti di società; poichè nei contratti di società la perdita è pure in comune, laddove nei contratti di colonna di accomenda e d' implicita ciascuno la sua proprietà per se stesso arrischia, nè il dolore di uno per la sua remissione può rimaner mitigato dal gaudio dell' altro che niente ha perduto.

CAPO DUODECIMO

DEL CONTRATTO DI ASSICURAZIONE, DELLA SUA FORMA, E DEL SUO OGGETTO.

1. Abbiamo nei precedenti capi nominato l'assicurazione del bastimento; ma non si è ancor veduto da noi cosa essa sia. Ora nel nostro esame ci accingiamo a parlarne. Il contratto di assicurazione è un contratto aleatorio[1], vale a dire, di azzardo. Il contratto di assicurazione è quello, in cui uno colla correspettività di un premio assume in se i rischi da un altro contraente sul proprio capitale temuti. Assicuratore si chiama il primo, ed assicurato il secondo. L'assicurazione in genere si può stipolare nei pericoli comuni, ed in quelli delle diverse negoziazioni. Nell'uno e nell'altro caso è regolato il contratto dalle leggi civili. L'assicurazione marittima è sottoposta in ispecie a leggi, che dalle comuni sono alquanto diverse. In queste noi le nostre osservazioni adesso portiamo.

2. L'asssicurazione marittima, che garantisce col premio di uno il timore di un'altro pel proprio capitale posto nel viaggio del mare, non è un contratto di scommessa. La scommessa è fon-

data sulla opinione o sul capriccio di due o più contraenti. Il pericolo, a cui si espongono i contraenti dell'assicurazione, non si affronta per capriccio. Al contratto di assicurazione non si può certamente associare l'idea di giuoco, e con quello di scommessa non può esser confuso; perchè dal giuoco e dalla scommessa si allontana, quando l'assicuratore nella moltiplicità dei contratti si sottrae dall'azzardo. L'assicuratore nella moltiplicità medesima trova certamente anche per se il profitto, ch'egli all'assicurato concede; mentre la ragion persuade, che ognuno cerca sempre, come pure nei marittimi viaggi, di non esporsi alla morte e di sfuggirne i pericoli. È perciò, che l'esperienza conferma, che la deperizione di un bastimento sta ordinariamente in ragione di uno a quattrocento. Quando pertanto un'assicuratore abbia contrattato l'assicurazione di quattrocento bastimenti; egli perde il capitale di uno, ed acquista il premio sul capitale di quattrocento. Quindi è che assicuratore non dev'essere, o non dovrebb' essere, se non chi si espone pubblicamente all'abituale esercizio delle assicurazioni. L'assicuratore al commercio ed alla società tanto utile produce, quanto ne avviene dai bastimenti assicurati. Questi, senz' assicura-

zione, quest'utile non avrebbero prodotto; e perciò all'assicuratore un premio è giustamente dovuto. A qualche assicuratore però tanto danno l'assicurazione apporta, quanto ne produce la perdita di un bastimento vanamente assicurato. Il premio dell'assicuratore sempre molto è maggiore che la perdita, per la proporzione che in viaggio anche colla esperienza si vede tra la salvezza e la deperizione dei bastimenti; e perciò l'assicuratore merita di essere tra gli utili commercianti, e non tra i giuocatori ascritto. L'assicurazione anzi è una contrattazione commerciale, per la invenzione della quale gli uomini hanno una più prospera esistenza.

3. Nella scommessa uno cerca di guadagnare sulla perdita dell'altro. Il guadagno di uno sta in proporzione della perdita dell'altro; e perciò nel giuoco si cerca il profitto proprio colla compiacenza di ricavarlo dall'altrui rovina, e resta soffocato l'amor fraterno e distrutto il vincolo sociale. Nell'assicurazione però uno cerca di guadagnare sul guadagno dell'altro. Quindi è che nell'assicurazione i contraenti non sono, come nella scommessa, due oppositori; ma due congiunti per la eventualità della perdita e del guadagno. Questa congiunzione formata è col vincolo dei

diversi patti. L'assicuratore in caso di guadagno ha il premio, ch'è incluso nel guadagno stesso. Il contratto dunque di assicurazione rende comune l'interesse del buono e del sinistro viaggio con ajuto scambievole nelle diverse vicende.

4. La risultanza di un azione l'oggetto forma della scommessa senza calcolare il pregio della stessa azione. È perciò ancora che il contratto di assicurazione, avendo per oggetto il valore del carico, non può essere fra le scommesse annoverato. La scommessa per se medesima è lecita; ma per sollievo di animo e nei limiti della moderazione (1). In diverso modo verrebbero permesse le contrattazioni per un guadagno dipendente dalla rovina di uno e più contraenti. Il giuoco di esercizio e la moderazione non po-

---

(1) „ Solent enim quidam et cogere ad lusum, „ vel ab initio, vel victi, dum retinent. Senatus con- „ sultum vetuit in pecuniam ludere: præterquam si „ quis certet hasta vel pilo jaciendo, vel currendo, „ saliendo, luctando, pugnando: quod virtutis causa „ fiat „. Leg. 2. ff. de aleator. –. In quibus rebus ex „ lege Titia, Publicia, et Cornelia etiam sponsionem „ facere licet; sed ex aliis, ubi pro virtute certamen „ non sit, non licet „. Leg. 3. eod.

trebb'esser l'oggetto della scommessa, se non venisse vietata nei contratti di assicurazione. Quando pertanto vi fosse la scommessa nei rischi del mare si aprirebbe l'adito ad infiniti abusi, e spesso pure ai delitti. Dall'antica e nuova legislazione su i contratti di assicurazione sono in fatti giustamente proibite le scommesse. Nel regno soltanto di Napoli ed in Toscana, secondo la testimonianza del Marrè, vengono tollerate.

5. Non neghiamo che alla società è utile il conoscere anche l'origine delle buone istituzioni; ma è fuori dell'oggetto nostro il ricercare l'origine pure degli usi commerciali. I francesi, sempre con diritto principali competitori degl'italiani nella gloria delle buone opere, l'origine agl'italiani controvertono del contratto di assicurazione. A questi però da moltissimi dotti pur di quelli ne viene conceduto il vanto dell'invenzione. Od in Italia dai francesi si sia introdotta l'assicurazione, o gl'italiani l'abbiano pei primi stipolata nella Gran-Brettagna; sempre per la nazione italiana è onorata la memoria per questa costumanza, che nel commercio infiniti vantaggi ci apporta. Questo contratto ignoto era o non abbastanza contemplato nella romana legislazione. Dir però non si può che fosse affatto ignoto agli

antichi sapienti della romana giurisprudenza (2). Era colla lecita scommessa confuso, e non era frequente. I commercianti questo contratto hanno poi separato dalla scommessa, e di una forma lo hanno rivestito, per cui oggi non si conosce più da quello che prima era. Si è posto in uso il contratto stesso, quando la decadenza dell'impero spense l'amor delle lettere, quando diseccò i fonti della gloria pubblica e militare, e quando concentrò le azioni dei migliori cittadini nella pratica del commercio ed alla ricerca della interna e nazionale opulenza.

6. Il contratto di assicurazione marittima ha per oggetto il vantaggio delle popolazioni nella esecuzione di un trasporto di cose mancanti in un luogo, ed esuberanti nell'altro. Il contratto di assicurazione marittima è fondato sul calcolo che uno fa colla cognizione delle incostanti stagioni,

---

(2) „ Si quis ita stipuletur, sive *navis ex Asia* „ *venerit*, sive Titius consul factus fuerit: utra „ prius conditio extitisset, stipulatio committetur, et „ amplius committi non potest. Sed enim cum ex „ duabus disjuntivis condictionibus altera defecerit, „ necesse est, ut ea, quæ extiterit stipulationem „ committat „. Leg. 63. ff. de verb. obligation.

della natura dei popoli, dell'eventualità del mare, e delle vincende politiche. Con questo calcolo è dunque misurata quanta sia la possibilità della perdita rapporto alla probabilità del guadagno. Chi fa questo calcolo toglie i vincoli, con cui dal timore s'inceppa il commercio; ed utile alla umana società certamente ne avviene.

7. Il contratto di assicurazione diverso è da ogni contratto contemplato dalla civile giurisprudenza. Esso è simile al contratto di cambio marittimo, e colle regole nel cambio marittimo da me spiegate si possono dilucidar quelle, che appunto per l'applicazione stessa in questo contratto si sono preterite. La differenza del cambio marittimo dall'assicurazione primieramente consiste, che dovuto è il premio all' assicuratore in ogni evento, quando al sovventore del cambio non è dovuto alcun frutto in caso di deperizione. L' altra principale differenza dell'assicurazione col marittimo cambio è, che il sovventore anticipa necessariamente il capitale, quando l'assicuratore all' incontro non è ad anticipazione alcuna sottoposto. Questo contratto diverso è dal contratto collibistico o cambiario, che pure a pubblico bene fu rinvenuto.

8. Il contratto di assicurazione non si può

verbalmente stipolare, e si deve formare in iscritto. Questa scrittura può essere anche con atto privato. Il contratto di assicurazione per atto pubblico si fa tanto per mezzo di notajo, quanto per mezzo di un cancelliere, che in questo contratto al pubblico notaro per la sollennità corrisponde o supplisce. Se il contratto di assicurazione si fa in iscrittura privata; non è di necessità, che sia in tanti addoppiati originali quanti sono i contraenti. Quando l' assicuratore pretendesse d'impugnare il contratto e di negarne la redazione in iscritto, contro esso si adduce la prova dei libri del sensale. Non manca in questo caso il contratto scritto; ma bensì manca la buona fede dell'assicurato. La mancanza di questa buona fede dai registri del sensale apparisce. Questi fanno una piena prova, quando tenuti sieno colle formalità dalla legge volute. In questo contratto si deve porre la data; e questa deve corrispondere al giorno, in cui veramente la sottoscrizione fu effettuata. In altri contratti si può dar la data del giorno, in cui vennero senza scrittura e con riserva di scrittura conclusi; piuttosto che nel giorno in cui vengono in iscrito redatti. Nel contratto di assicurazione la imme-

diata sottoscrizione è una parte essenziale della formazione del contratto. Chi è assicurato con un contratto deve l'assicurazione subito averne, anche colla sottoscrizione dell'assicuratore. L'assicuratore ancora deve colla contemporaneità di sottoscrizione indurre la immediata solennità nella eguale certezza delle sue correspettive promesse. Si deve perfino esprimere se la sottoscrizione venne fatta prima o dopo il meriggio. Inoltre il contratto di assicurazione non deve avere alcuno spazio in bianco. Quindi espresso esser deve nel contratto di assicurazione non solamente il nome cognome e domicilio di chi fa assicurare; ma pure la sua qualità di proprietario o commissionario. Si deve poi esprimere il luogo, dove le merci sono state, o si hanno da caricare; il porto o lido da cui è partito o partirà il bastimento; i porti o le rade dove si ha da caricare o scaricare, e dove si ha da entrare; la natura, il valore o stima delle cose che si assicurano; l'epoca nella quale i rischi devono principiare e finire; il premio o costo dell'assicurazione; e tutte le condizioni in cui le parti hanno convenuto. Se nel contratto di assicurazione non si trova espresso qualche patto, questo non si presume; sebbene fosse conforme alla consuetudine. Si deve anche

in tal contratto esprimere la sottomissione agli arbitri, quando ci fosse qualche controversia; mentre nel contratto di assicurazione non abbisognano le formalità di un compromesso o laudo, e basta la semplice convenzione delle parti per stare sottoposti agli arbitri in qualunque litigio (3).

---

(3) „ Il contratto di assicurazione è redatto in „ iscritto. È datato col giorno in cui è sottoscritto: „ vi è enunciato se è prima o dopo mezzogiorno; può „ essere fatto per scrittura privata: non può contenere „ alcuno spazio in bianco: si esprime in esso il nome „ e il domicilio di quello che fa assicurare, la sua „ qualità di proprietario o di commissionato, il nome „ e la designazione del bastimento, il nome del capi- „ tano, il luogo dove le mercanzie sono state o de- „ vono essere caricate, il porto da cui questo basti- „ mento ha dovuto o deve partire, i porti o le rade „ ove devono caricare o scaricare, i porti o le rade „ ove debba entrare, la natura e il valore o la stima „ delle mercanzie e cose, che si fanno assicurare, i „ tempi nei quali i rischi devono cominciare e finire, „ la somma assicurata, il premio o il costo dell'assi- „ curazione, la sottomissione delle parti ad arbitri in „ caso di controversia s'essa è stata convenuta: e ge- „ neralmente tutte le altre condizioni, nelle quali le „ parti hanno convenuto „. Regol. provv. di comm. art. 326.

9. Nel contratto di cambio marittimo abbiam veduto che interessa di esprimere il nome del bastimento; ma in quello di assicurazione interessa pure di esprimere la designazione. La designazione del bastimento significa nel commercio la descrizione della specie distintiva di esso. Il bastimento presenta più o meno pericoli secondo la sua specie per la sua maggiore o minore grossezza. Questi maggiori pericoli si devono nell' assicurazione conoscere; perchè i maggiori o minori pericoli sono gli elementi di tale contratto. Quindi, oltre il nome che distingue un bastimento dall' altro, conviene designare se il medesimo bastimento sia barca o brigantino o battello eccettera.

10. Il nome del capitano non si esprime nel contratto per la sola disignazione del bastimento; ma per calcolo dei rischi, che dipender possono dalla qualità ed abilità del capitano stesso. Il rischio dipendente dalla qualità ed abilità del capitano può in qualche viaggio essere ripetuto di poco conto, ed anche senza la cognizione del capitano può aver luogo l' assicurazione. Quindi è che, quando nell' assicurazione non si trova espresso il nome del capitano, la scelta del capitano all' arbitrio si sup-

pone lasciata dell' assicurato. Havvi la medesima presunzione, ed anzi chiaramente apparisce, che la scelta del capitano appartiene all' assicurato, quando, dopo essersi espresso del capitano il nome, si aggiunga la frase, *o chi per esso*. Quando indicato poi sia il nome del capitano nè aggiunta si sia la clausola, *o chi per esso*, nell' assicurazione il patto allora esiste di fare il viaggio senza cambiamento del capitano. Se questo cambiamento accadesse, il patto sarebbe violato, nè l' assicuratore per violazione di tal patto sarebbe più sottoposto ad alcun sinistro avvenimento. Il patto in fatti di poter sciogliere la obbligazione sempre sottinteso è nei contratti sinallagmatici, quando uno dei contraenti si sia sottratto da qualche condizione, con cui venne *la stipolazione conclusa* (4).

---

(4) „ Si (ut proponis) pater tuus ea lege sorori „ tuæ prædia ceteraque, quorum meministi, donavit „ ut creditoribus ipsa satisfaceret, ac si placita obser- „ vata non essent, donatio resolvetur, eaque contra „ fidem negotii gesti versata est: non est iniquum, „ actionem condictionis ad repetitionem rerum dona- „ tarum tibi, qui patri successisti, decerni „. Leg. 2. Cod. de condict. ob caus. dat.

11. Alcuni pensano che l' errore della designazione non sia sempre capace ad annullare il contratto ; ma noi siamo di contraria sentenza , quando insensibile non sia quest' errore. In fatti se il bastimento sia più grosso , il sovventore ha minori pericoli ; e se sia più piccolo , più grandi gli rischi si affacciano. Siccome in quest' ultimo caso il sovventore ha diritto di rescindere i patti sulla quantità del premio contemplato per mniori rischi ; così nel primo caso il sovvenuto ha diritto di rescindere la convenzione e di pagare una somma , che più non è in correspettività di tutti i rischi nella convenzione contemplati. L'errore svanisce , quando la precedente cognizione si dimostri nel contraente, a di cui svantaggio l'errore si manifesta. L' errore innocente a danno risultar non deve dei contraenti , che nol conobbero.

12. La rifazione dei danni ha luogo , quando l' errore dal dolo sia stato prodotto. Nella disignazione del bastimento il dolo è punito dal pagamento inevitabile del premio promesso all' assicuratore dall' assicurato in caso di felice arrivo , sebbene l' assicuratore sia sciolto dalla sua promessa in caso d' infelice viaggio. Il premio allora è un risarcimento del guadagno

perduto dall' assicuratore, e sta in correspettività del pericolo prodotto dall'inganno e non dal viaggio marittimo. Se il viaggio è poi avverso: l'avversità del mare punisce il dolo colla mancanza dell'assicurazione nella perdita del capitale.

13. In una stessa polizza di carico marittimo si possono includere tutti que' contratti di assicurazione, che riguardano le mercanzie da trasportarsi; sebbene i premii sieno differenti e diverse le persone. La polizza unica non ha però vigore di riunire i contratti, quantunque in una sola stipolazione si possino riunire più contratti. Quando i contratti sono diversi, non possono le convenzioni cangiar mai la loro diversa natura colla riunione delle medesime in un solo atto, che tutti li raccoglie ed invigorisce (5).

14. I minori e le donne commercianti possono validamente contrattare le assicurazioni, quantunque abitualmente assicuratori non sieno; poichè l' assicurazione ancora è un atto di com-

---

(5) „ La stessa polizza può contenere più assicu „ razioni, tanto riguardo alle mercanzie ed al quan- „ titativo del premio, quanto riguardo ai differenti „ assicuratori „. Regol. provv. di comm. art. 327.

mercio, che eccettuato non è ai minori e donne esercenti la mercatura.

15. Il commissionato dell' assicurato non può egli stesso essere assicuratore. Il commissionario deve cercare il maggiore profitto del suo committente; ma l' adempimento di questo dovere all' altro naturale dovere si oppone di cercare il maggior profitto a se stesso. I doveri dunque si collidono, e rimangono sciolti. Mi pare che accordare neppur si debba per grazia in questo caso il premio infimo della piazza per l'assicurazione; ma il diritto darei di agire piuttosto contro il commissionario in giudizio, ed anche in giudizio criminale quando le circostanze lo esiggano. Il commissionario nella stipolazione dell' assicurazione tacitamente confessa di non aver trascurato il profitto proprio. Questo profitto gli deriva dalla mancanza di un altro assicuratore. Questa mancanza gli ha recato un utile. Si suppone dunque, ch' egli abbia cercato questa mancanza; perchè si suppone sempre che ognuno cerchi l' utile proprio. É vero che questa procurata mancanza di un' altro assicuratore sarebbe criminosa, e non si potrebbe colla sola presunzione accusare; ma questa presunzione un grado massimo ha dal fatto risultante a

proprio vantaggio. Se questa presunzione dunque di massimo grado non somministra, senza il concorso di altri fatti, l'azione di procedere contro il delitto, dà però l' azione di annullare il contratto e di non pagare alcun premio. Il commissionario dell' assicurato, quando egli stesso divenir potesse assicuratore, potrebbe sempre abusare del suo secreto e del suo officio. Egli pertanto, quantunque abbia cercato altri assicuratori pel suo committente, rimane sempre naturalmente sospetto nello aver ricavato profitto per se stesso dalla inefficacia di sua ricerca.

16. La nullità del contratto di assicurazione fatto con uno che fosse assicuratore ed insieme commissionario dell' assicurato non si può dedurre dall' assicuratore; perchè gli atti presuntivi del proprio delitto ed esprimenti anche il proprio civile mancamento non valgono in propria difesa e sostegno. L' assicurato sente i vantaggi dell' assicurazione; ma di questo vantaggio non risente nel pagamento del premio l' incommodo correspettivo. L' approvazione fatta coll' assicuratore, ch' era proprio commissionario, contiene una rinunzia di un utile maggiore che ricavato si sarebbe dalla efficace ricerca del suo commissionario; ma contiene an-

cora la cognizione di avere un compenso dalla sospetta inefficacia dell' assicuratore commissionario collo appropriare a se il premio, che in pena della sospetta inefficacia viene all' assicuratore commissionario ragionevolmente negata. Siccome la tranquillità, che nell' assicurazione si cerca, potrebb' essere alle volte intorbidata con qualche sospetto anche sui commissionari, che rappresentano gli assicuratori; così nel diritto commerciale i commissionari pei contratti di assicurazione marittima sono alla straordinaria obbligazione sottoposti di garantire solidalmente i loro committenti, dei quali possono essere anche soci. Questa solidale garanzia non ha luogo quando l'assicurato per la sua tranquillità non l'esige. La garanzia dunque solidale del commissionario non ha luogo, quando solamente per patto esclusa si è dal contratto.

17. In luogo di un sociale interesse possono i commissionari avere dai committenti un' altro compenso. Questo compenso però non si deve ragguagliare coll' emolumento del due per cento, che ordinariamente fissato è ai sensali o commissionari; perchè dai sensali o commissionari non si assume per legge la garanzia solidale. Questa obbligazione straordinaria esige uno

straordinario compenso, che regolato è dalla convenzione delle parti. Quando alcuna convenzione non esista, il commissionario si considera socio, ed alla perdita o profitto è soggetto insieme agli altri, che concorsero ad assicurare la tranquillità di uno o più altri timidi negozianti.

18. L' azione diretta che ha l'assicurato contro il commissionario dell' assicuratore per la garanzia solidale produce essenzialmente l' azione inversa dell' assicuratore contro il commissionario dell'assicurato: e siccome il commissionario dell' assicurato assume anch' egli una obbligazione straordinaria; così il commissionario, pure dell' assicurato ha diritto ad uno straordinario compenso. Quando questo compenso non si sia stabilito per patto, viene il commissionario ancora dell'assicurato ad esser socio dell'assicurata intrapresa; e dall'esito di questa il profitto attende o la perdita del compenso vuto doall sua commissione.

19. La qualità di socio anche solidale non obbliga poi il committente alle condizioni stipolate oltre i limiti della commissione; perche al concorso della società il committente accede dentro soltanto i limiti della sua commissione. Il commissionario solo rimane obbligato

alle condizioni da lui stipolate. Il commissionario allora, e non il committente, diviene il solo assicuratore od il solo assicurato, secondo che l'assicuratore o l'assicurato egli rappresenta; poichè al commissionario non si vieta di fare i contratti in luogo del suo committente, e quando al committente stesso non ne avviene alcun danno poichè certissima cosa ella è, che a chicchessia lecito non è di profittare della buona fede di uno per togliergli il profitto, di cui essere doveva mediatore od il compagno.

20. L'istesso sospetto, che annulla il contratto di assicurazione, quando l'assicuratore sia commissionario dell'assicurato, è quello che pure lo rende invalido coi sensali di professione, quantunque in tal contratto non si sieno personalmente mischiati.

21. È valido il contratto, quando anche l'assicuratore sia un notajo e perfino un magistrato. L'autorità sua o l'opera sua notarile non rimane adombrata con questo contratto. Il commercio è libero; nè colle leggi attuali si è conservata la interdizione degli atti commerciali pei privati loro interessi ai magistrati e notari.

22. La sola presenza dell'assicuratore non prova il consenso di lui; perchè l'atto, che

ha bisogno del consenso può essergli dall' attenzione sfuggito. Alla prova della presenza deve essere aggiunta la prova dell' attenzione. Questa seconda prova può nascere anche dalla testimonianza del proprio assenso; perchè allora la testimonianza prova un solo patto accessorio e non la essenza del contratto.

23. Quando il Commissionario eccede i limiti del mandato, il silenzio del committente non supplisce sempre alla ratifica. Il diritto comune vuole che la ratifica sia espressa, e non induttiva o presuntiva; perchè negli affari, che da se medesimo non si concludono, la volontà del contraente deve concorrere colla piena cognizione dell' affare stesso. Nel diritto commerciale però il silenzio, *preceduto da non impugnata notizia*, supplisce alla ratifica; e l'approvazione contiene di quanto il commissionario agisce, oltre la sua commissione (6).

24. Il Commissionario dell' assicurato, attesa l' insolvibilità dell' assicuratore, non può stipolare con altri l' assicurazione senza una facoltà espressa; perchè la commissione termina sulla consumazione dell' affare, per cui venne

(6) Si osservi nel lib. 1. il §. 11. del cap. 14.

conceduto. Non è però consumato l' affare, quando si stipola una nuova assicurazione a spese dell' insolvibile assicuratore. In questo caso la nuova assicurazione meglio perfeziona il contratto, ed il Commissionario meglio eseguisce il suo incarico.

25. Il commissionario dev' essere di sua mercede pagato, quand' anche non venisse concluso l' affare per cui ebbe la commissione (7). Il pagamento non si può minorare col pretesto di essersi ecceduto nelle spese della commissione (8); perchè si suppone che il commissio-

(7) „ Quid si mandassem tibi, ut fundum mihi „ emeres, non addito eo, ut non aliter mandato te- „ near, quam si totum emeres: et ut partem, vel „ quasdam partes ejus emeris? tum habebimus sine „ dubio invicem mandati actionem, QUAMVIS RE- „ LIQUES PARTES EMERE NON POTUISSES.„ Leg. 36. §. ult. ff. Mandati vel contra. — Sum- „ ptus bona fide necessario factas, ET SI NEGO- „ TIO FINEM ADHIBERE PROCURATOR NON „ POTUIT, judicio mandati restitui necesse est.„ Leg. 56. §. ult. Eod.

(8) „ Etiam si contrariam sententiam reporta- „ verunt, qui te ad exercendas causas appellatio- „ nis procuratorem constituerunt: si tamen nihil „ culpa tua factum est, sumptus, quos in litem

nario le abbia fatte sempre nell'esito anche contrario colla intenzione di meglio giovare al suo committente (9).

26. Il commissionario delle assicurazioni marittime ha in conseguenza due azioni contro il committente, vale a dire, quella, che gli viene data dalla qualità di comissionario, e l' altra, che gli è conferita dalla qualità di sicurtà solidale; e perciò il committente dovrà, quando anche sospeso o cessato sia ogni officio nella commissione richiesto, risarcir sempre il commissionario e sempre toglierlo da ogni altra azione prodotta dalla sua solidale obbligazione a forma delle communi disposizioni del Diritto Civile.

27. L' oggetto dell' assicurazione è tutto ciò ch' è suscettibile di stima in danaro, e ch' è soggetto a rischio di marittimo trasporto. Quindi è che l' assicurazione può aver luogo per

---

„ probabili ratione feceras, contraria mandati actio„ ne petere potes. „ Leg. 4. Cod. Mandati vel Contra.

(9) „ Litis impendia bona fide facta vel ab acto„ ris procuratore, vel a rei, debere ei restitui „ aequitas suadet. „ Leg. 46. §. 6. ff. De procurator.

ogni mercanzia o valore che si pone in viaggio sull' acque, pel corpo ed anche per la chiglia soltanto del bastimento, sebbene fosse solo disarmato e scarico; come pure per gli arredi ed attrezzi, per gli armamenti, per le vettovaglie, e per le somme date a cambio marittimo (10). Si può perfino il contratto di assicurazione formare sopra una sola parte dei medesimi oggetti, tanto in tempo di pace quanto di guerra; prima o durante il viaggio, per l' andata e pel ritorno, o solamente per l' una o per l'altro, pel viaggio intero o per un tempo limitato, per un solo viaggio o per più trasporti per mare o fiumi e canali navigabili (11).

---

(10) „ L' assicurazione può avere per oggetto il „ corpo, e la chiglia del bastimento voto, o ca- „ rico, armato, solo, od accompagnato, gli ar- „ redi ed attrezzi, gli armamenti, le vettovaglie, „ le somme date a cambio marittimo, le mercan- „ zie di carico, ed ogni altra cosa, o valore, „ suscettibile di stima a danaro e soggetta a ri- „ schio della navigazione. „ *Regol. provv. di commer. art.* 328.

(11) „ L' assicurazione può esser fatta sul to- „ tale, o sopra parte dei detti oggetti, unitamen- „ te o separatamente. Può essere fatta in tempo

28. L'assicuratore ha sempre la facoltà di far verificare la valutazione degli effetti assicurati. Se nella verificazione si manifesta la frode di chi è nei suoi capitali assicurato, l'assicuratore pel suo risarcimento può procedere in giudizio civile ed anche criminale, secondo che le circostanze della stessa frode domandano (12).

29. I viaggi sono tanto più rari, quanto sono più lontani. È perciò, che nei contratti di assicurazione, pei viaggi lontani e da una parte all'altra del mondo, superfluo è lo indicare il bastimento il capitano e la natura pur delle merci. È sempre però necessario d'indicare (a

---

„ di pace, o in tempo di guerra; prima, o durante il viaggio della nave. Può esser fatta per „ l'andata e pel ritorno, o solamente per l'uno „ o per l'altra, pel viaggio intero o per un tempo limitato, per tutti i viaggi e trasporti per „ mare, fiumi, e canali navigabili. „ *Cit. Regol. di comm. art.* 339.

(12) „ In caso di frode nella valutazione degli „ effetti assicurati, ed in caso di supposizione, „ o di falsificazione, l'assicuratore può far procedere alla verificazione e stima degli oggetti, senza pregiudizio di ogni altra istanza, sia civile, „ sia criminale. „ *Cit. Regol. di comm. art.* 330.

riserva di un contrario patto) il valore del carico e quegli, a cui venne inviato (13).

30. Il valore monetario dato nell'atto e nel luogo di un caricamento a qualunque capitale non si può alterare da quella diversità di valore monetario, che in altro tempo ed altrove si verificasse. Il medesimo valore, quando non fosse fissato, si può giustificare dalle fatture o dai libri o dalla stima corrente nel tempo e luogo del carico. Questa valutazione si estende a tutti i diritti pagati e spese fatte fino a bordo (14).

---

(13) „ I carichi fatti negli scali del Levante, „ nelle coste dell' Affrica, ed altre parti del mondo, per l' Europa, possono essere assicurati su „ qualsisia bastimento, senza indicazione di esso, „ nè del capitano. Le mercanzie stesse possono „ in questo caso venire assicurate, senza indicare la loro natura e specie. Ma la polizza „ debbe indicare quegli, a cui la spedizione è „ fatta, o a cui debba essere consegnata la mercanzia, se non vi è convenzione contraria nella „ polizza d' assicurazione.„ *Cit. Regol. di comm. art.* 331.

(14) „ Ogni effetto, il cui prezzo è stipolato „ nel contratto in moneta straniera, è valutato al „ prezzo, che la moneta stipulata vale in moneta „ dello Stato, secondo il corso all'epoca della fir-

31. Se l'assicurazione è fatta sullo ritorno da un paese, dove il commercio si fa soltanto a baratto, e se il valore del baratto non è nella polizza espresso: la valutazione non si fa colla stima delle merci, che ritornano a baratto spedite. Al valore delle merci spedite si aggiungono poi tutte le spese di trasporto, e non mai quelle di ritorno (15). In alcuni stati si permette l'assicurazione ancor sul guadagno; ma da questa permissione il commercio non ha ricevuto alcun vantaggio. D'altronde gli assicuratori, utili sempre al commercio, sarebbe-

„ ma della polizza. Se il valore delle mercanzie „ non è fissato nel contratto, può esser giustificato dalle fatture o dai libri: in mancanza di che, „ se ne fa la valutazione secondo il prezzo corrente al tempo ed al luogo del carico, compresi „ tutti i diritti pagati, e le spese fatte fino a bordo. „ *Cit. Regol. di comm. art.* 332. e 333.

(15) „ Se l'assicurazione è fatta sul ritorno da „ un paese, ove il commercio non si fa che per „ concambio, e se la valutazione delle mercanzie „ non è fatta nella polizza, essa sarà regolata secondo il valore delle merci date in cambio unendovi le spese di trasporto. „ *Cit. Regol. di commer. art.* 334.

ro esposti troppo alle frodi, e potrebbero in tal contratto e colla propria rovina vedere spesso arricchiti gli assicurati. Il guadagno è una cosa che non esiste. Non si può pertanto assicurare ciò che non ha esistenza. La salvezza dunque di una cosa esistente dev' essere l'oggetto del premio e non già la profezia di un ente futuro.

32. Le persone non si possono assicurare; perchè la vita dell'uomo non è materia di commercio ed è di un prezzo incalcolabile. I danni prodotti da una morte irreparabile si sottopongono ad una liquidazione; ma la vita nel suo corso ad alcun calcolo non è sottoposta. Se dunque non si può dare un prezzo alla vita, l'assicurazione di questa è proibita espressamente anche in commercio, le di cui leggi ammettono soltanto l'assicurazione sopra oggetti che di valore sono suscettibili.

33. Sebbene gli uomini, conosciuti col titolo di negri, sieno posti nel commercio; pure io credo, che debba proibirsene ogni contratto da ogni legislazione. Alla umanità veramente un tal commercio ripugna.

34. La libertà della vita si può assicurare; perchè il riscatto può essere apprezzato. Se l'as-

sicurato sia in ischiavitù caduto, ed abbia inutilmente tentato da se stesso di fuggire; in questo caso l'assicuratore deve pagare il riscatto, e non può esserne liberato dalla disgrazia della fuga felicemente non ultimata. Non si può dire avvenuta una seconda schiavitù, quando in un luogo di sicurezza giunta non sia la persona, che dalla schiavitù tentava colla fuga di liberarsi. Quando poi la fuga un esito felice avesse veduto, ed il fuggito per nuove circostanze avesse la schiavitù nuovamente incontrato; in questo caso l'assicuratore non è obbligato a pagare alcuna somma in compenso dello riscatto promesso e non avente più luogo. Nella impossibilità poi del riscatto, sempre l'assicuratore deve pagarne il prezzo agli eredi. O questo prezzo è antecedentemente fissato, e gli eredi possono accrescerlo colle proprie forze per render possibile ciò ch'è impossibile con piccola spesa: o questo prezzo non è antecedentemente fissato, e l'assicuratore obbligato è a pagare una somma, che un capitale restituisca in proporzione al suo premio secondo la convenzione, o secondo il diritto in mancanza di patto. Il caso di perdita dev' esser sempre in relazione con quello di salvezza: nè si può ag-

gravare l'assicuratore per la perdita di un capitale, per cui nel caso di salvezza non gli sarebbe avvenuto il proporzionato premio; e non è presumibile che possa l'assicuratore, senza corrispondente premio, aver contratto una obbligazione infinita di tutte le sue morali e fisiche proprietà e forze per ottenere allo schiavo o schiavi la libertà o riscatto senza limitazione di prezzo. Se però lo schiavo nella schiavitù morisse, allora conviene distinguere. L'assicuratore sciolto non rimane mai dalla obbligazione verso gli eredi dello schiavo defonto, quando già il riscatto sia stato apprezzato in danaro; perchè la persona divenuta schiava l'azione contro l'assicuratore acquista nello stesso punto che cade nella disgrazia. Quando però non si fosse stabilita la somma, l'azione della persona schiava non esiste per alcuna somma, finchè non sia col prenditore o corsaro fissata. Nel punto stesso dell'arresto vi è l'azione contro l'assicuratore per indurlo a trattare lo riscatto. Quando questo riscatto non sia subito incominciato a trattare o tentare, allora sarà luogo ai danni dalla morte prodotti e come fosse violentemente avvenuta. Non c'è bisogno di mettere in mora l'assicuratore; perchè nel con-

tratto di assicurazione l'assicuratore ha promesso il riscatto, di cui ognuno conosce l'urgenza e l'importanza. Se poi la morte tronca la trattativa, ne tronca pure le conseguenze: ed i danni che derivano dalla morte avvenuta, durante la trattativa, non si deve alla negligenza imputare dell'assicuratore; ma bensì alla disgrazia sola della vita, sulla quale dall' assicuratore non si è fatta, nè si poteva fare alcuna promessa.

35. La decima parte del carico non si riserva più nelle assicurazioni; perchè si è creduta inutile questa riserva per conservar nel viaggio l' attenzione dell' assicurato. Questi, quando vender volesse al prezzo corrente sul luogo del carico le sue merci, non cercherebbe di esporle in mare, o per esse d'intrapendere un viaggio. La speranza di un maggior guadagno è quella, che tien ferma l'attenzione del caricatore. Questa speranza non si estingue dal pagamento del premio per l'assicuratore. Questo stesso pagamento accresce più l'attenzione; perchè colla speranza del maggiore guadagno è permesso.

36. Alcuni pensano, che il tempo incominci dei rischi, quando il bastimento in istato sia di partire. Credo io però che le disgrazie anche del

mare o per rapimento dei corsari o per urto irreparabile delle acque nel porto appartenghino alla classe di quelle che nel contratto di assicurazione non possono esser contemplate. L' assicurazione non calma il timore dell'assicurato, che quando il capitale soffre la reale od immaginaria privazione di custodia nel suo proprietario. Finchè il bastimento non ha fatto vela, il padrone allegar non può l'ignoranza dei pericoli per la conservazione o difesa del suo capitale. Ordinari sono i pericoli: e spesso accade che i venti e le tempeste del mare giungano a devastare o danneggiare le città od i castelli; e spesso pure accade, che i corsari nell' interno ancora penetrino delle case. L' assicuratore garantisce i soli pericoli straordinari della navigazione. Questo è lo spirito della legge, la di cui espressione osservata noi abbiamo nel parlare del cambio marittimo. Sembra dunque, che la consegna fatta non s' intenda prima d' innalzare la vela della partenza. Se il bastimento per contrarietà di venti o per qualunque altra cagione differisse il partire, benchè in istato fosse di navigare; tuttavia l'assicurazione non principia, che quando al bastimento senza fisici o morali ostacoli è CONVENIENTE LA NAVIGAZIONE.

Il bastimento, sebbene in istato sia di partire, la convenienza di non partire dimostra dal suo stesso ritardo, che sempre ha una occulta o manifesta cagione. (16)

37. La legge vigente ha poi tolto qualunque dubbiezza sull'incominciamento dei rischi anche relativamente al contratto di assicurazione; mentre questo incominciamento è dal giorno, in cui HA FATTO VELA il bastimento. Quando dunque nel contratto di assicurazione non è precisato il tempo dei rischi, questo incomincia e finisce colle stesse regole, che abbiamo esaminato nel precedente capo riguardo al cambio marittimo. (17)

38. Rimosso il pericolo del caricatore colla assicurazione, non può il caricatore un nuovo contratto per l'assicurazione stipolare; perchè il pericolo assorbito dal primo contratto non potrebbe più del secondo formare l'essenza.

---

(16) Si osservi la nota 36. del precedente capo.

(17) „ Se il contratto di assicurazione non regola il tempo dei rischi, essi cominciano e finiscono nel termine stabilito dall'art. 322. pei contratti di cambio marittimo, *Regol. provv. di comm.* *art.* 335.

Nella ipotesi della duplice assicurazione, sarebbe nel caricatore lo stimolo di cercare egli medesimo il danno altrui colla stessa perdita del capitale, di cui temeva, per averne un doppio profitto nel doppio reintegro.

39. L'assicurato nel guadagno sulle sue merci giunte a salvezza trova l'esuberanza da pagare il premio dovuto all'assicuratore. Se però le merci periscono; egli sempre al pagamento del premio è obbligato. Quindi è che l'assicurato per lo rischio di perdere il premio, può un contratto fare nello stesso modo, che lo ha potuto fare per lo rischio di perder le merci. È vero che un premio per l'assicurazione del premio si deve in ogni caso dall'assicurato pagare; ma coll'assicurazione sul premio, il rischio si può ridurre ad entità piccolissima, e con più coraggio intraprendere allora si può un qualche viaggio marittimo. L'assicurazione del premio è un contratto distinto dall'assicurazione delle merci; perchè uno esige la correspettività in diversa proporzione dell'altro. Si può però stipolare con un solo atto di scrittura e fra le stesse persone.

40. L'assicuratore ancora, che nell'assicurazione si espone a rischio, può cercare di mi-

norare o fuggire il suo medesimo rischio con altro contratto. Questo si chiama riassicurazione, e contiene un premio o maggiore o minore od eguale a quello nell'assicurazione fissato, secondo la volontà dei contraenti. La riassicurazione un contratto è affatto separato dalla assicurazione; e perciò l'assicurato azione propria non ha verso l'assicuratore della riassicurazione; nè questi l' ha verso quegli, senza la cessione a favore o dell' uno o dell'altro fatta dei suoi diritti dall' assicurato dell' assicurazione, ch' è l' assicurato della riassicurazione. L'azione ceduta o deriva dal fatto, o permessa è dalla legge secondo le regole del diritto comune; e perciò esprimer si deve nell'intentare un'azione ceduta la qualità di cessionario, onde il reo convenuto conosca la sua obbligazione, che, senza la espressa qualifica di cessionario, gli sarebbe ignota e potrebbe sempre legittimamente impugnare.

41. Si può trasferire o cedere ad altri dallo assicuratore il contratto di assicurazione, e maggiore o minore può essere il premio della assicurazione, che l'assicuratore ricava dal suo trasferimento o cessione di contratto: (18) ma

(18) „ L'assicuratore può far riassicurare da al-

verso l'assicurato il primo assicuratore resta sempre obbligato. Imperciocchè il contratto di assicurazione non contiene alcuna eccezione per potersi sciogliere senza il mutuo consenso da cui venne formato. (19).

42. Il premio poi stabilito di assicurazione in tempo di pace, viene aumentato quando sieno soppravvenuti dei rischi da una guerra suscitati. Quando le parti privatamente non convenghino sulla quantità dell'aumento, questo aumento viene giudizialmente fissato dietro le deduzioni formali sulle circostanze dei rischi che per la guerra si sono accresciuti. A me sembra che la legge potesse far dipendere dalla durata maggiore o minore del rischio l'aumento del premio. Quando questo aumento dipenda da circostanze non contemplate, sempre nascono più litigi contro il fine che hanno tutte

---

„ tri gli effetti che ha assicurati. L'assicurato può „ far assicurare il costo dell'assicurazione. Il premio „ della riassicurazione può essere minore, o più „ forte di quello dell'assicurazione. „ *Cit. Regol. di commer. art.* 336.

(19) Si osservi il §. 36. del cap. 5. nel lib. 1.

le leggi di prevenirli e troncarli, e sempre può aver luogo l'arbitrio. (20).

43. Quando accada, che il capitano carichi a proprio conto il bastimento, che assicuri le merci caricate, e che queste perischino; allora egli deve esibire all' assicuratore la polizza di carico firmata da due dei principali dell'equipaggio, e deve inoltre giustificare la compra delle mercanzie. Sebbene l'assicuratore avesse garantito nel contratto di assicurazione un qualunque carico; pure in caso di perdita non è obbligato a soddisfare la sua garanzia, che pel carico effettivamente fatto e perduto. Il carico effettivamente fatto non si prova che colla polizza del carico; ma in questo caso la semplice polizza del carico fatta dal capitano non giova, essendosi riunita in esso la qualità di caricatore. Quindi è che la polizza del carico deve

(20) „ L'aumento di premio, che sarà stato stipolato in tempo di pace pel tempo di guerra, „ che potesse sopravvenire, e la cui quantità non „ fosse stata fissata dai contratti d'assicurazione, è „ regolato dai tribunali, avuto riguardo ai rischi, „ alle circostanze, ed alle stipolazioni di ciascuna „ polizza d'assicurazione. „ *Cit. Regol. di comm. art.* 337.

essere autenticata da due persone di equipaggio: e siccome le persone di equipaggio sono nel corso del viaggio subordinate al capitano; così le persone di più basso stato non sono atte ad autenticare la polizza. Non sono escluse come gli antichi schiavi; ma la loro viltà o povertà può esser causa di pervertimento in atti riguardanti un individuo, da cui attualmente dipendono. Le persone principali sono però alla stessa fede riputate meglio idonee; perchè non si suppone, che persone di non bassa estrazione facciano sacrificio della verità, sebbene a pregiudizio ridondi di un qualche loro temporaneo superiore. Siccome poi questa presunzione congiunta è col pericolo di una contraria tentazione anche per familiarità o per amicizia; così la legge vuole, che neppure la sola fede di due *principali* persone dell' equipaggio possa far piena fede. Alla fede di due delle principali persone di equipaggio si deve aggiungere la fede della compra delle merci. Questa compra si giustifica colla fattura del venditore, che conforme dev' essere ai libri o registri del suo negozio. La compra pienamente provata non si estende a formar la piena prova del carico; perchè quella potrebbe ancora

esser vera senza che vero fosse anche questo. La compra però forma la certa prova del carico quando è corroborata dalla fede di due *distinte* persone dell'equipaggio; ma la pienezza della prova, che in questo modo la legge ammette, mi sembra che alla presunzione legale soltanto equivalga. Quando in fatti si provi che le merci comprate abbiano avuto un collocamento diverso dal carico, la prova di questo diverso collocamento può a mio parere distruggere la fede delle due persone di equipaggio ancorchè distinte. Senza una piena prova di un diverso collocamento, la detta fede forma la presunzione legale. (21)

44. Una polizza fatta in più originali per ogni uso nel carico delle merci assicurate, si deve lasciare dal caricatore nello stesso luogo del carico presso il console locale della nazio-

(21) „ In caso di perdita delle mercanzie assicurate, e caricate per conto del capitano sul bastimento che comanda, egli è tenuto di giustificare agli assicuratori la compra delle mercanzie, e di somministrare una polizza di carico firmata da due dei principali dell'equipaggio.„ Cit. Regol. di Commer. art. 338.

ne. In mancanza del console, il deposito di detta polizza effettuare si deve presso il magistrato locale. Quando poi si facesse il carico, dove in lontananza fosse anche la residenza di qualsivoglia piccolo magistrato; allora si lascia la polizza in mani di un distinto negoziante nazionale o ivi naturalizzato. È difficile, che in un luogo di caricamento non esista un distinto negoziante e niuna specie di magistrato. È però possibile che una spiaggia od un fiume sia prossimo ad una selva o ad una vigna, dove uno o molti sulle legna, o sul vino o su gli scavi o su altri generi facciano negozi, e che dalla selva o dalla vigna distanti sieno i magistrati. Quindi la legge facoltizza il caricatore di lasciare in questo caso la polizza in mani anche di un distinto negoziante. Quella legge che ora è in vigore, ha lo stesso spirito, che noi abbiamo esaminato; ma bene non ci sembra espressa. Desideriamo che nelle nuove riforme di legislazione si dichiari non essere permesso di depositare un documento autentico di un carico presso un privato piuttosto, che presso un pubblico magistrato. Questo a quello non si deve posporre con ingiuria perfino della carica; ma soltanto il privato al vantag-

gio alla sicurezza ed alla celebrità del commercio si presterà e costituirà depositario della polizza nell'assenza soltanto del magistrato. (22)

45. Il contratto di assicurazione si può sciogliere, durante il rischio della stessa assicurazione, quando l'assicuratore o l' assicurato entro tal tempo fallisca od una cauzione non si presenti. (23)

46. Col semplice pretesto della insolvibilità non è ai contraenti permesso di rescindere il contratto. Se il pretesto fosse corroborato dalla prova di pericolo per la insolvibilità,

---

(22) „ Qualunque persona dell' equipaggio, ed „ ogni passeggiere, che porti da stranieri paesi del- „ le mercanzie assicurate nello Stato, è obbligato di „ lasciare una polizza di carico nei luoghi, ove si „ effettua il carico, in mano del console pontificio, „ e, in mancanza, in mano di un distinto nego- „ ziante nazionale o del magistrato locale,,Cit.Regol. di Comm. art. 339.

(23) „ Se l' assicuratore fallisce allorquando il „ rischio non è ancora terminato, l' assicurato può „ chiedere cauzione, o scioglimento del contratto. „ L' assicuratore ha lo stesso diritto in caso di fal- „ limento dell'assicurato.Cit.Regol.di Comm. art.340.

in questo caso la rescissione dell' assicurazione si ammette.

47. È nullo il contratto di assicurazione, se ha per oggetto o il nolo delle merci esistenti a bordo del bastimento o il profitto sperabile dalle mercanzie o gli stipendi della gente di mare o le somme prese a cambio marittimo o gl' interessi marittimi delle somme date a cambio marittimo. (24)

48. È nullo il contratto di assicurazione anche per qualunque reticenza, o per qualunque falsa dichiarazione per parte dell' assicurato, o per quella differenza tra il contratto di assicurazione e la polizza di carico, che diminuisca l'idea dello rischio. (25)

---

(24) „ Il contratto di assicurazione è nullo, se „ ha per oggetto il nolo delle mercanzie esistenti „ a bordo del bastimento, il profitto sperabile dal- „ le mercanzie, gli stipendi della gente di mare, „ le somme prese a cambio marittimo, gl' interes- „ si marittimi delle somme date a cambio maritti- „ mo. „ Cit. Regol. di commer. art. 341.

(25) „ Qualunque reticenza, qualunque falsa di- „ chiarazione per parte dell' assicurato, qualunque „ differenza tra il contratto di assicurazione, e la „ polizza di carico, che diminuissero l' idea del „ rischio, o ne cangiassero il soggetto, rendono

49. Deve l'assicuratore conoscere i limiti e la durata dei suoi rischi. Quando si cangiasse il viaggio, egli è sciolto per sua parte da ogni obbligazione; perchè questa esiste nel solo adempimento dei patti da lui con cognizione voluti.

50. Il pericolo dev'esser conosciuto da chi lo assicura. Se l'assicurato all' assicuratore gli oggetti occulta, per cui la cognizione intiera del pericolo s'impedisca o diminuisca; è certo, che il contratto essenzialmente si annulla. La nullità del contratto non si sana dalla eventualità del pericolo non verificato; poichè il contratto non è stato stipolato mai per mancanza della volontà dell'assicuratore. Questa volontà senza la piena cognizione del pericolo non potè necessariamente l'assicurazione affermare o promettere. Se pertanto non vi è stata alcuna promessa, neppure di alcuna promessa vi può essere la soddisfazione od esecuzione.

„ nulla l'assicurazione. L'assicurazione è nulla anche nel caso, in cui la reticenza la falsa dichiarazione o la differenza non avessero influito sul „ danno o sulla perdita dell' oggetto assicurato. „ *Cit. Regol. di commer. art.* 342.

Fine del Tomo Settimo.

00 56852 70

INDICE DEI CAPITOLI

CONTENUTI NEL TOMO SETTIMO

Lib. II. Cap. VIII. *Del Noleggio o locazione de' bastimenti* pag. 1

IX. *Delle Polizze di carico marittimo* 19

X. *Del Nolo* 25

XI. *Dei Contratti di cambio marittimo, o sia, alla grosa* 81

XII. *Del contratto di assicurazione, della sua forma, e del suo oggetto* 130

IMPRIMATUR

Fr. Angelus Vincentius Modena Ord. Praed. S. P A. Mag. Socius.

IMPRIMATUR

A. Piatti Archiepis. Trapesunt. Vicesg.

Digitized by Google